

UnternehmerBrief Bauwirtschaft

Ratgeber für die Bauwirtschaft und die Wertschöpfungskette Bau

UBB BAUBETRIEB
BAURECHT
BAUTECHNIK
BAUSTELLE

Das Paket muss stimmen

Wenn Infrastruktur beginnt
mitzudenken

Orca Group bündelt
Softwarekompetenz

Die neue Marke
DB Silence Innovations

Herausforderungen bei
Umsetzung BIM-Methode
für Verkehrsanlagen

Recht auf Teilzeit – Umfrage
des UBB

Pflicht zur Zeiterfassung

Liebherr, MAN und Daimler
Truck - Baustelle der Zukunft

Bindeglied zwischen Mensch
und Maschine – Touchpads
im Führerhaus

Bring Farbe ins Büro

und Übersicht ins Archiv!

10 %
DAUERRABATT
+ 2 % Umsatz-
rückvergütung*

PRAXIS-TIPP:

Archivieren muss nicht immer eintönig sein! **Mit farbigen Ordern, Boxen und Mappen** schaffst du klare Strukturen.

Das spart Zeit, vermeidet Fehler und bringt **Übersicht** in deinen Büroalltag.

OTTO Office – dein starker Partner für Bürobedarf & Archivierung

Archivieren ist mehr als nur simple Ablage. Mit dem BAMAKA-Partner OTTO Office wird Ordnung einfach, übersichtlich und kostengünstig. **Vom klassischen Stehordner über Heftgeräte und Locher bis hin zur großen Archivbox** findest du bei OTTO Office alles, was du zur Archivierung benötigst.

Erstelle dir jetzt ein Konto und profitiere als BAMAKA-Mitglied von **10 % Dauerrabatt und 2 % Umsatzvergütung***. Um den Nachlass dauerhaft zu nutzen, musst du bei der Registrierung lediglich deine BAMAKA-Kundennummer angeben. Mehr Infos unter:



www.bamaka.de/otto-office

BAMAKA Kundenservice
Rhöndorfer Straße 7-9 | 53604 Bad Honnef
Tel: +49 2224 981 088 77
service@bamaka.de | www.bamaka.de

*ab 2.000 € Jahresnettoumsatz als Rückvergütung auf Ihr OTTO Office Kundenkonto. Postwertzeichen und Apple Produkte sind von allen Aktionen, Konditionen und der Berechnung von Mindestbestellwerten ausgenommen.

Fotos: Adobe Stock ning (o.r.), miracle (o.L.), Micro Pix (u.)
Irrtümer, Konditionsänderungen und Druckfehler vorbehalten.



Foto: iStockphoto

Zum Titelbild

Das Bild zeigt eine Verschmelzung aus Baustelle und digitaler Struktur. Es symbolisiert, wie KI und Automation die physische Welt erweitern: Daten werden zu sichtbaren Linien, Planung und Umsetzung rücken näher zusammen. Menschliche Expertise bleibt zentral, während intelligente Technologien Prozesse präziser und innovativer gestalten – etwa wenn KI Sensordaten von Maschinen und Materialflüssen auswertet, um Verzögerungen vorherzusagen, den optimalen Bauablauf zu berechnen und automatisch Alternativpläne zu erstellen.

@ UBB-online

Der Login erfolgt über Ihre Zugangsdaten auf www.bvmb.de

49. Jahrgang
März 2026, Heft 3

© 2026
BVMB e.V.
Königswinterer Str. 329
D-53227 Bonn
Tel. +49 (0)228 911 85-0
unternehmerbrief.bauwirtschaft@bvmb.de
www.bvmb.de



Bundesvereinigung
Mittelständischer
Bauunternehmen e.V.



Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL

- 4 Das Paket muss stimmen

KURZ INFORMIERT

- 5 Deutsche Wirtschaft erholt sich
- 5 Expertenkommission „Innovation im Straßenbau“
- 5 Tariftreue ist das falsche Signal

IM FOKUS

- 6 Innovation trifft Akustik: Die neue Marke DB Silence Innovations und ihre Lösungen

BAURECHT

- 10 Aktuelles aus der Rechtsprechung

BAUBETRIEB

- 13 Kongress Digitale Baugenehmigung 2026

BAURECHT

- 14 Steuerticker I – kurz gemeldet
- 14 Aufreger: Erstattungsinsen
- 14 Mitarbeiterbeteiligung: Typisch stille Gesellschaft
- 15 Überlassung eines Dienstwagens

BAUBETRIEB

- 16 Innovation im Baumittelstand – Wenn Infrastruktur beginnt mitzudenken
- 18 Viel Pro und Kontra bei Abschaffung des Rechtsanspruchs auf Teilzeit
- 21 Auch ohne Novellierung des ArbZG besteht eine Pflicht zur Zeiterfassung
- 22 Herausforderungen bei der Umsetzung der BIM-Methode für Verkehrsanlagen
- 28 In der Baukrise zeigt sich die Stärke der Gemeinschaft
- 29 Erster Wohnungsmarktbericht von empirica: Keine Besserung in Sicht
- 30 Unternehmen stellen Bundesregierung schlechtes Zeugnis aus
- 31 Orca Group bündelt führende Softwarekompetenz für die Baubranche

BAURECHT

- 32 Steuerticker II – kurz gemeldet
- 32 Steuerfreies Gehaltsextra „Kinderbetreuungskosten“
- 33 GmbH & Steuern: Böse Überraschung?
- 33 Dienstwagen: Unfall auf Privatfahrt

BAUMASCHINEN

- 34 Liebherr, MAN und Daimler Truck zeigen Baustelle der Zukunft
- 35 Weycor von Atlas Weyhausen – 55 Jahre Radladerkompetenz mit Weitblick
- 37 Bindeglied zwischen Mensch und Maschine – Touchpads für Digitalisierung, Ergonomie und Sicherheit

Das Paket muss stimmen

Zum geplanten Infrastruktur-Zukunftsgesetz



Foto: Franziska Märkel

Sehr verehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

das Infrastruktur-Zukunftsgesetz hat inzwischen die erste Lesung im Deutschen Bundestag absolviert. Die Stimmung war überwiegend positiv, auch wenn erwartungsgemäß gerade von Seiten der Umweltschützer kritische Stimmen laut wurden. Ein „Gamechanger“ soll das Gesetz werden, sagt Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder. Infrastruktur-Bauvorhaben sollen künftig schneller genehmigt und umgesetzt werden können. Ihnen soll in Zukunft überragendes öffentliches Interesse unterstellt werden, Genehmigungsverfahren sollen schneller laufen und vereinfacht werden – Planfeststellungsverfahren beispielsweise sollen künftig maximal vier Jahre dauern dürfen. Die aufschiebende Wirkung, die bislang (Verbands-)Klagen hatten, soll aufgeweicht werden.

Klingt doch alles sehr gut, endlich läuft es. Tut es das wirklich? Kritik an politischen Plänen und Entscheidungen ist heutzutage ein Dauerbrenner. Egal, was die Politik macht, sie macht es in den Augen vieler falsch, und jeder weiß, wie es besser gehen müsste. Darum ist jetzt auch mal Zeit für Lob: Das neue Infrastruktur-Zukunftsgesetz ist sicherlich ein sehr wichtiger und richtiger Schritt in die richtige Richtung. Aber ebenso wie eine Schwalbe noch keinen Sommer macht, macht ein einziges Gesetz noch keine komplette Trendwende. Zu viele Straßen und Brücken, zu viele Schienen sind inzwischen so marode geworden, dass es mehr Aktion braucht.

Ein sehr wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Eine Schwalbe macht noch keinen Sommer!

Zunächst braucht es eine klare Struktur, welche Projekte ganz dringend und welche nur „normal dringend“ sind. Dann braucht es insbesondere eine Verwaltung, die das leisten kann, was zu leisten ist. Zu viel ist hier in den vergangenen Jahren reduziert und eingedampft worden, zu viel Know-how und Fachkunde ist auf der Strecke geblieben. Wenn die zuständigen Ämter aber die Planung nicht auf die Reihe bekommen, hilft es niemandem, wenn theoretisch die Genehmigungen schneller erteilt würden. Und: Die Politik muss endlich auch dafür sorgen, dass Finanzierungs- und Planungssicherheit einkehrt. Vergabestopps wie im vergangenen Jahr bei der Autobahn GmbH sind Gift – sowohl für die Infrastruktur als auch für die Bauwirtschaft. Sie steht Gewähr bei Fuß und wartet, bis es endlich losgeht.

Ihnen wünsche ich viel Lesevergnügen mit dem neuen UBB,

Ihr

**Prof. Dr. jur. Günther Schalk,
Chefredakteur UBB und
Rechtsanwalt**

Deutsche Wirtschaft erholt sich

Der ifo Geschäftsklimaindex sendet im Februar ein positives Signal: Mit 88,6 Punkten verbessert sich die Stimmung in der deutschen Wirtschaft spürbar. Viele Unternehmen bewerten ihre aktuelle Lage günstiger, auch die Erwartungen hellen sich auf. Besonders im Bauhauptgewerbe zeigen sich Fortschritte bei Lage, Erwartungen und Geschäftsklima – selbst wenn die ifo-Heatmap hier noch keine durchgreifende Trendwende ausweist.

Rückenwind kommt auch aus der Wirtschaftspolitik: Der Jahreswirtschaftsbericht 2026 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie prognostiziert für dieses Jahr ein reales Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von 1,0 Prozent. Nach Jahren der Stagnation soll eine spürbare konjunkturelle Belebung einsetzen – getragen vor allem von steigenden öffentlichen und privaten Investitionen. Insbesondere im Bau werden im Jahresverlauf wieder positive Impulse erwartet. Staatliche Infrastrukturprogramme und verbesserte Finanzierungsbedingungen sollen die Investitionstätigkeit ankurbeln und damit als zentraler Motor der wirtschaftlichen Erholung wirken. Gleichzeitig bleibt der Fachkräftemangel eine strukturelle Herausforderung: Das Erwerbspersonenpotenzial sinkt demografisch bedingt, während die Bauwirtschaft weiterhin stark auf qualifizierte Arbeitskräfte angewiesen ist.

Die konjunkturellen Frühindikatoren zeigen nach oben, die Bundesregierung sieht die Talsohle überwunden – entscheidend wird nun sein, dass Investitionen zügig umgesetzt und strukturelle Engpässe konsequent adressiert werden.

Expertenkommission „Innovation im Straßenbau“

„Wir sind in dieser Expertenrunde bewusst unkonventionelle Wege gegangen. Die Ergebnisse zeigen, dass Expertinnen und Experten ohne Denkverbote erfolgreich

zusammenarbeiten und eine belastbare, praxisnahe Grundlage für die Lösung zentraler Herausforderungen im Straßenbau schaffen können“, erklärten die Kommissionsmitglieder RA Jürgen Faupel, stellvertretender Präsident der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB), und Geschäftsführer M. Eng. Daniel Jonas. Hessen hat mit der Einsetzung der Expertenkommission gezielt neue Wege beschritten. Die nun vorliegenden Maßnahmen belegen, dass dieser Ansatz trägt und das Potenzial hat, über die Landesgrenzen hinaus Impulse zu setzen und Vorbildcharakter zu entfalten. Das an den hessischen Wirtschafts- und Verkehrsminister Mansoori übergebene Papier mit dem Titel „Eckpunkte der Kommission Innovation im Straßenbau“ bündelt zwölf Maßnahmen zur Modernisierung des Straßen- und Ingenieurbaus in Hessen. Im Fokus stehen drei zentrale Handlungsfelder:

1. Prozesse und Digitalisierung

Stärkung der BIM-Anwendung (u. a. durch einen Runden Tisch und Schulungsangebote), Pilotprojekte zur digitalen Datenbereitstellung sowie insgesamt effizientere, durchgängig digitale Projektabwicklung über den gesamten Lebenszyklus von Infrastrukturmaßnahmen.

2. Vergabe und Vertragswesen

Verschlinkung der Vergabeunterlagen, Einführung eines quartalsweisen Vergabeausblicks, Reduzierung des Abrechnungsaufwands (inkl. digitaler Abrechnung und Pauschalierungen) sowie verstärkte funktionale Ausschreibungen mit Zuführung von Planungs- und Bauleistungen. Ziel sind Planungs- und Kostensicherheit, geringerer bürokratischer Aufwand und schnellere Umsetzung.

3. Recycling und innovative Baustoffe

Ausweitung des Einsatzes von Recyclingmaterial (RC-Material) im Straßen- und Brückenbau, Vereinfachung der Anwendung der Ersatzbaustoffverordnung, Erleichterungen bei Lagerung und Wiederverwendung von Ausbauasphalt sowie Qualifizierung kommunaler Akteure. Ergänzend wird eine landesweite Pilotinitiative für Ultra-Hochleistungs-Faserverbundbaustoffe (UHFB) gestartet.

Kernziel ist eine effizientere, ressourcenschonendere und innovationsfreundlichere Infrastrukturentwicklung – mit weniger

Bürokratie, höherer Recyclingquote, mehr Digitalisierung und beschleunigten Bauprozessen bei gleichbleibender Qualität.

Tariftreue ist das falsche Signal

Eine aktuelle Datenauswertung des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) stellt die Wirksamkeit von Tariftreueregelungen der Länder infrage. Auf Basis der Daten des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) wurde die Entwicklung der Tarifbindung zwischen 2014 und 2024 untersucht. Das Ergebnis ist eindeutig: Die Einführung von Tariftreueregelungen hat die Tarifbindung nicht gestärkt. Mit Ausnahme von Mecklenburg-Vorpommern, wo ein Anstieg verzeichnet wurde, ist die Tarifbindung in allen Bundesländern zurückgegangen – teils mit erheblicher Spannbreite. Dieser Trend zeigt sich auch in Bayern und Sachsen, obwohl dort im untersuchten Zeitraum keine entsprechenden Regelungen galten. Der erhoffte positive Effekt bleibt somit aus. Stattdessen verweisen die IW-Experten auf mögliche Nebenwirkungen: Insbesondere kleine und mittlere Unternehmen beteiligen sich seltener an öffentlichen Ausschreibungen. Hinzu kommt, dass hohe tarifliche Vorgaben von vielen Betrieben wirtschaftlich kaum darstellbar sind – mit entsprechenden Auswirkungen auf Wettbewerb und Angebotsvielfalt.

Mit dem am 26. Februar 2026 im Bundestag beschlossenen Bundestariftreuegesetz verfolgt der Gesetzgeber das Ziel, die Tarifbindung zu stärken und faire Arbeitsbedingungen bei öffentlichen Aufträgen sicherzustellen. Die konkrete Ausgestaltung wirkt jedoch erhebliche wirtschafts- und ordnungspolitische Bedenken auf. „Statt die Tarifbindung nachhaltig zu fördern, führt das Gesetz zu zusätzlichen Nachweis- und Dokumentationspflichten und damit zu einer spürbaren bürokratischen Mehrbelastung, insbesondere für mittelständische Unternehmen“, kritisiert Michael Gilka. Die vorliegenden Daten legen nahe: Mehr Regulierung bedeutet nicht automatisch mehr Tarifbindung. Wer Wettbewerbsfähigkeit, Mittelstand und funktionierende Vergabeverfahren stärken will, sollte die empirischen Erkenntnisse ernst nehmen – und Regulierungsvorhaben kritisch hinterfragen.



Bild 1: WHIS®top im Projekt Saarbrücken

Innovation trifft Akustik: Die neue Marke DB Silence Innovations und ihre Lösungen

DB Silence Innovations bringt Ruhe in Bewegung und setzt gemeinsam mit starken Partnern neue Maßstäbe für Schallschutz in der Bahn- und Straßeninfrastruktur. Der Anspruch: Lösungen, die nicht im Labor stehen bleiben, sondern an der Schiene, am Bahnsteig und entlang der Straße überzeugen – technisch wirksam, gestalterisch offen und wirtschaftlich skalierbar.

Das transparente MetaWindow zeigt bereits jetzt, wie Sicht, Sicherheit und akustische Performance ineinandergreifen. Jetzt wird die nächste Phase eingeleitet: Eine neue Dachmarke dient als Zuhause für Innovationen im Schallschutz und das Portfolio wird erweitert, um neue Einsatzfelder zu erschließen. Mit dem klaren Ziel für eine gesellschaftsorientierte Infrastruktur mit mehr Akzeptanz und spürbar besserer Akustik zu sorgen.

Um dieses Ziel zu erreichen, gehen wir eine neue strategische Partnerschaft ein und wenden ein bisher noch nicht angewandtes physikalisches Prinzip an. Diffraktion – die gezielte Beugung von Schall – ist das dritte grundlegende Wirkprinzip im Schallschutz neben Absorption und Dämmung.

Kurzvorstellung DB Silence Innovations

DB Silence Innovations ist eine Marke der DB Bahnbaugruppe. Darunter entwickeln und vermarkten wir innovative Lösungen für Schall- und Erschütterungsschutz mit dem Fokus auf die Bahn- und Straßeninfrastruktur. Wir bringen technisch wirksame, skalierbare Produkte in die Praxis und begleiten sie über den gesamten Lebenszyklus: von präziser Problemidentifikation über die Entwicklung und Zulassung bis zur Pilotierung, Markteinführung und einem breiten Rollout.

Ein zentraler Anker sind unsere starken strategischen Partnerschaften, mit denen Stärken aus Forschung, Industrie und Projektpraxis gebündelt und die Wirksamkeit unter realen Betriebsbedingungen gesichert werden. Den Erfolg belegt die erste Kooperation mit dem italienischen Akustik-Startup Phononic Vibes: Gemeinsam haben wir das MetaWindow entwickelt – das weltweit erste transparente, zugleich hochabsorbierende und stark reflexionsmindernde Schallschutzwandsystem. Erste Anwendungen in Bahn- und Straßeninfrastruktur liefern den Nachweis für Wirksamkeit und Umsetzbarkeit.

Zwei innovative Partner – ein Ziel

Jetzt wird das Produktportfolio erweitert, um neue Einsatzfelder zu erschließen. Nach intensiven Austauschterminen zur Portfolio-sichtung und Zielschärfung wurde am 11. März 2026 auf unserem Messestand der Intertraffic Amsterdam, der führenden Fachmesse für Mobilitäts- und Verkehrstechnologien, ein Kooperationsvertrag mit dem niederländischen Unternehmen 4Silence unterzeichnet.



Bild 2: Visueller Vergleich MetaWindow vs. konventioneller Schallschutz



Bild 3: WHIS®barrier in der Straßenanwendung

4Silence entwickelt technologisch fortschrittliche Lösungen zur Reduktion von Verkehrslärm auf Basis einer patentierten Diffraktionstechnologie.

Gemeinsam wollen wir innovative Lösungen im deutschen Markt etablieren und neue Maßstäbe in Wirkung, Gestaltung und Umsetzbarkeit von Schallschutzmaßnahmen setzen. Auf der Intertraffic Amsterdam wurde das MetaWindow erstmals in Kombination mit den Systemen des neuen Partners ausgestellt. Dieser gemeinsame Auftritt markiert den Auftakt der starken strategischen Partnerschaft und den nächsten Entwicklungsschritt zu mehr Sicht, mehr Akzeptanz und mehr akustischer Wirkung.

Das Prinzip Diffraction

Diffraktion – die gezielte Beugung von Schall – ist das dritte grundlegende Wirkprinzip im Schallschutz neben Absorption und Dämmung. Vereinfacht gesagt: Wenn Schallwellen auf Kanten oder schmale Öffnungen treffen, „biegen“ sie sich in Bereiche, die hinter einem Hindernis eigentlich im Schallschatten liegen würden. Dieses Alltagsphänomen wird technologisch genutzt, um die Wellenfront so zu verändern, dass ein größerer Anteil der Schallenergie nach oben statt horizontal in Richtung der Anwohner weiterläuft. Dadurch sinkt der Schalldruckpegel auf der Immissionsseite hinter dem Bauwerk.

Statt auf Höhe und Masse zu setzen, werden Schallwellen gezielt nach oben umgelenkt, wodurch bei kompakter Bauweise eine signifikante Pegelminderung erreicht wird. Erste von der BAST durchgeführte Messungen in der Straßeninfrastruktur liefern bereits eine belastbare Evidenz über die akustische Wirksamkeit.

Das physikalische Prinzip der Diffraktion lässt sich messtechnisch nachweisen, ist jedoch noch nicht in den normativen Grundlagen für die Anwendung von Schallschutzmaßnahmen in der Straßen- oder Schieneninfrastruktur verankert. Ein flächendeckender Einsatz ist erst möglich, wenn die normative Grundlage geschaffen wurde. Im Bereich der Straßeninfrastruktur besteht bereits die Möglichkeit für einen Einsatz in Pilot- und Einzelfällen.

WHIS®top

WHIS®top ist ein nachrüstbares Aufsatzmodul aus Aluminium, das an der Oberkante bestehender oder neuer Schallschutzwände montiert wird, um deren akustische Wirksamkeit signifikant zu steigern. Mit einer Bauhöhe von rund 20 cm nutzt der Aufsatz die Diffraktion an der Wandoberkante: Die speziell geformten Kammern verändern die Wellenfront so, dass zusätzliche Schallenergie nach oben abgelenkt wird. In der Summe addiert sich zur Wirkung der Basiskonstruktion eine weitere Reduktion von typischerweise 4–5 dB. Um eine solche Zusatzwirkung rein konventionell zu erreichen, wäre eine Erhöhung der Wand um etwa zwei Meter erforderlich. WHIS®top eignet sich für sämtliche Anwendungsfälle von Schallschutzwänden mit klassischer Pfostenbauweise. Durch die geringe Bauhöhe bietet das System Vorteile bei der Genehmigung und Gestaltung und erlaubt eine effiziente Nachrüstung bei minimalem Eingriff in Bestandssysteme.

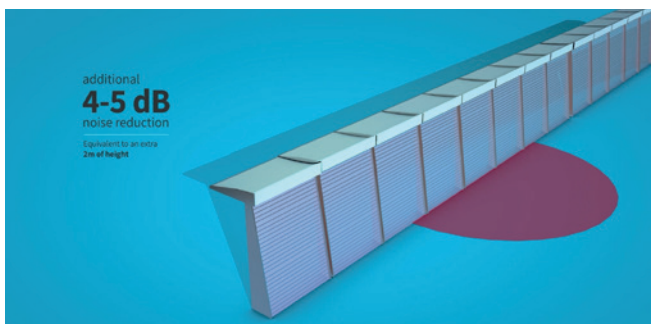


Bild 4: WHIS®top

WHIS®wall

Die WHIS®wall ist eine niedrige, hocheffiziente Schallschutzlösung. Das System besteht aus einem rund 90 cm hohen Betonprofil mit einem etwa 20 cm hohen Diffraktor aus Cortenstahl oder Aluminium in modularer Bauweise. Durch Resonanzeffekte in den Kammern des Diffraktors werden insbesondere Rollgeräusche von Straße und Schiene von einer überwiegend horizontalen in eine vertikale Ausbreitungsrichtung abgelenkt. Die Wellenfront wird dabei um etwa 25 Grad angehoben, wodurch hinter dem Element ein deutlicher akustischer Schattenbereich entsteht. In der Praxis sind Pegelminderungen von bis zu 8,8 dB möglich – vergleichbar mit der Wirkung einer konventionellen 2,5–3 m hohen Schallschutzwand.

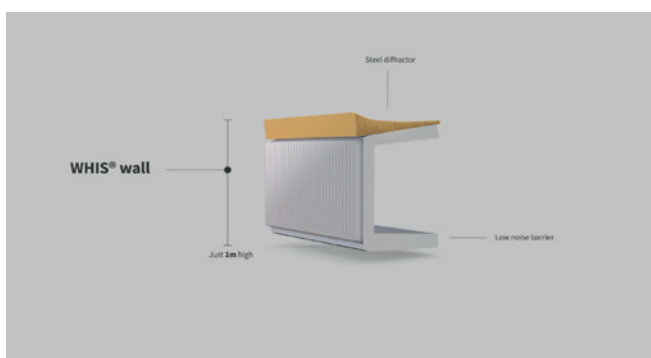


Bild 5: WHIS®wall

WHIS®barrier

WHIS®barrier vereint aktiven Schallschutz und die CE-zertifizierte Funktion als Leitschutzplanke in einem System. Sie ist darauf ausgelegt, Verkehrslärm effektiv mittels Diffraktion zu reduzieren und gleichzeitig die Funktion eines modernen Anprallschutzes zu übernehmen. Mit einer Bauhöhe von lediglich rund 1 m stellt sie eine platzsparende Alternative dar und ermöglicht dennoch eine spürbare Verringerung der Lärmbelastung um etwa 7 bis 9 dB. Das System zeichnet sich durch eine einfache und schnelle Installation aus und eignet sich besonders für den Einsatz an Straßen und Autobahnen, wenn sowohl Leitschutzplanken als auch aktiver Schallschutz gefragt sind.



Bild 8: MetaWindow Montage A3 Oberhausen

WHIS®barrier
CE-certified safety barrier
+ aluminum diffractor



Bild 6: WHIS®barrier

MetaWindow im Einsatz: Was die Praxis beweist

Die Betriebserprobung des MetaWindow in dem Projekt S4 Hamburg wurde mit der finalen Inspektion Ende Oktober 2025 erfolgreich abgeschlossen. Ziel der Erprobung war es, das Baustellenhandling, die Einbautoleranzen, die Eignung der angewandten Bauverfahren sowie die Funktionsfähigkeit der Bauweise im Regelbetrieb umfassend zu prüfen. Unter echten Betriebsbedingungen wurden die technische Eignung des Erprobungsträgers, die

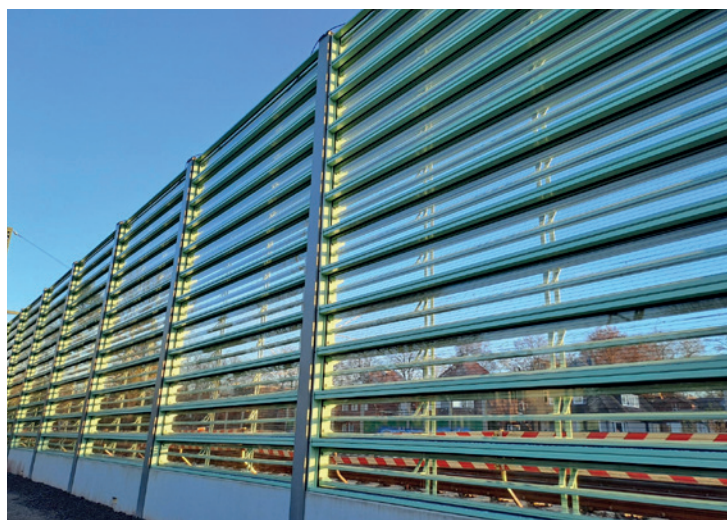


Bild 7: MetaWindow Pilotprojekt S4 Hamburg

schalltechnische Wirkung und die praktische Anwendbarkeit bewertet. Quartalsweise durchgeführte Inspektionen sicherten eine kontinuierliche Beobachtung.

Zusätzlich wurden akustische Untersuchungen durchgeführt, um die Vergleichbarkeit mit herkömmlichen hochabsorbierenden Aluminiumsystemen zu verifizieren. Auf der Gleisseite lagen die Luftschallpegel auf dem Niveau der Vergleichswand aus herkömmlichen Aluminiumelementen. Auf der abgewandten Seite wurden niedrigere Pegel gemessen, was für eine höhere Schalldämmung des MetaWindows spricht. Wahrnehmbare negative Effekte durch einfache oder mehrfache Reflexionen traten nicht auf. Insgesamt zeigt die in Hamburg verbaute MetaWindow-Variante eine akustische Leistungsfähigkeit, die herkömmlichen hochabsorbierenden Aluminiumelementen entspricht.

Aus der Erprobung resultierten konkrete Ansätze zur Verbesserung des Baustellenhandlings, der Sicherheit und des Produktionsprozesses, die bereits in Systemoptimierungen eingeflossen sind.

Im April wird das erste Bahnhofprojekt im Rahmen des Zukunftsbahnhofs Hirschaid realisiert: Dort werden, analog zu Hamburg, bestehende Aluminium-Schallschutzwände durch das MetaWindow ersetzt. „Mit dem transparenten MetaWindow können wir unsere Bahnhöfe moderner und offener gestalten. In einem Pilotprojekt am Bahnhof in Hirschaid erproben wir, wie verbesserte Sichtverhältnisse das Sicherheitsgefühl der Reisenden und die Akzeptanz der Anwohnenden erhöhen. Damit tragen wir zu einer einladenden und sicheren Atmosphäre in den Bahnhöfen und im Umfeld bei.“ [Ralf Thieme, damals Vorstand Personenbahnhöfe bei der DB InfraGO, Der Eisenbahningenieur, Ausgabe April 2025]

Zudem wurde das erste Autobahnprojekt auf der Betuwe-Brücke in Oberhausen realisiert. Dort kommt eine 6,5 m hohe Schallschutzwand zum Einsatz, die 2 m hochabsorbierende Aluminiumelemente mit 4,5 m MetaWindow kombiniert. Diese Lösung demonstriert die integrative Anwendung des MetaWindows in der Straßeninfrastruktur und schafft die Grundlage für weitere Projekte in vergleichbaren Einsatzszenarien.

DB Silence Innovations: Ein Blick in die Zukunft

Mit der Einführung der neuen Marke DB Silence Innovations wurde bestehenden und zukünftigen Innovationen im Schallschutz aus dem Hause der DB Bahnbau Gruppe ein Dach gegeben. In den nächsten Monaten werden weitere MetaWindow Projekte auf Schiene und Straße umgesetzt. Gleichzeitig heben wir die Kooperation mit 4Silence mit konkreten Pilotierungen und ersten Einsatzszenarien in der Straßeninfrastruktur vom Vertrag zur Anwendung. Hinter den Kulissen laufen die Zulassungsprozesse auf Hochtouren, während wir den Markteintritt weiterer innovativer Lösungen vorbereiten und die Weichen für Rollout und Skalierung in Deutschland sowie ausgewählten internationalen Märkten stellen. Kurz: mehr Wirkung, schneller in die Fläche und ein klarer Kurs in Richtung gesellschaftlich akzeptierte, akustisch überzeugende Infrastruktur.



Bild 9: MetaWindow Pilotprojekt S4 Hamburg auf Brücke

Fotos: DB Silence Innovations

IM FOKUS

9



DIE NEUE 3ER SERIE – DER NEUE MAßSTAB

STÄRKER. SMARTER. EFFIZIENTER.

- » 2,7–3,5t Dienstgewicht
- » State-of-the-Art in der Kompaktklasse
- » Knick-Pendelgelenk für beste Wendigkeit
- » Diesel oder vollelektrisch
- » Bis zu 8h Batterielaufzeit im Dauerbetrieb (E-Version)
- » Effizient, leise, trailerbar



DIE 4ER SERIE – DIE ALLESKÖNNER

MAXIMAL VIELSEITIG EINSETZBAR.

- » 4,5–6,5t Dienstgewicht
- » Knick-Pendelgelenk für beste Wendigkeit
- » Komfortkabine für angenehmes Arbeiten
- » Beste Aussicht durch hohe Sitzposition
- » Robust, langlebig, wertstabil
- » Optional als Teleskopradlader bis 4,85m Hubhöhe

Aktuelles aus der Rechtsprechung

Von Rechtsanwalt Prof. Dr. jur. Günther Schalk,
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht, TOPJUS Rechtsanwälte
schalk@topjus.de

Bauarbeiten – Risse beim Nachbarn – wer haftet?

OLG Hamm (Beschluss vom
27.11.2025, 24 U 21/25) und
Landgericht Münster (Urteil
vom 05.12.2024 - 2 O 294/20)

Wo gehobelt wird, fallen Späne, sagt der Volksmund. Übersetzt auf die Baubranche: Wo gerüttelt, gerammt, gebohrt, gestemmt, vibriert wird, gibt es immer wieder auch mal Schäden. Zwei aktuelle Urteile beschäftigen sich mit den Folgen solcher Schäden.

Im ersten Fall, den das OLG Hamm entschieden hat (Beschluss vom 27.11.2025, 24 U 21/25), geht es um einen Anlieger einer Straße, auf der die Gemeinde als Eigentümerin dieser Straße Bauarbeiten hat durchführen lassen. Konkret ließ die Gemeinde einen neuen Kanal verlegen und daraufhin die Fahrbahn erneuern. Wie so oft in vergleichbaren Fällen kam nun der Eigentümer des Anliegergrundstücks auf die Gemeinde und die ausführende Baufirma zu und forderte von beiden Schadenersatz. Durch die Bauarbeiten seien in seinem Haus Risse entstanden. Die Gemeinde bezweifelte ebenso wie die Baufirma, dass die Bauleistungen Ursache für die Risse waren. Beide zahlten nicht. Der Anlieger verklagte daraufhin sowohl die Gemeinde als auch das Bauunternehmen. In der ersten Instanz hat das Landgericht Münster (Urteil vom 05.12.2024 - 2 O 294/20) einen Gerichtsgutachter in Marsch gesetzt. Der allerdings sah auch nicht die Bauarbeiten als Risseursache, sondern Vorschädigungen des Hauses in Folge von Setzungen, negativen Einflüssen von Grundwasser auf die Kellerwand und einen mangelhaften Fugmörtel. Das passte dem Anlieger nicht. Er legte Berufung beim OLG Hamm ein. Das urteilte wie folgt:

1. *Macht ein Grundstückseigentümer wegen Risse an der Außenfassade seines Hauses gegen den mit der Ausführung von Straßen- und Kanalbaumaßnahmen beauftragten Unternehmer geltend, muss er darlegen und gegebenenfalls beweisen, dass die Risse kausal durch die Bauarbeiten bedingt sind.*
2. *Als alternative Schadensursachen für Fassadenrisse kommen u. a. auch Vorschädigungen in der Materialbeschaffenheit des Fugmörtels, Setzungsrisse und eine Vorbelastung der Kellerräume durch anstehendes Grundwasser in Betracht.*
3. *Das Berufungsgericht hat seiner Entscheidung die vom Gericht des ersten Rechtszuges festgestellten Tatsachen zugrunde zu legen, soweit nicht konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit der entscheidungserheblichen Feststellungen begründen. Das Berufungsverfahren dient in erster Linie der Überprüfung des erstinstanzlichen Urteils auf korrekte Anwendung des materiellen Rechts sowie auf Richtigkeit und Vollständigkeit der getroffenen Feststellungen und Beseitigung etwaiger Fehler.*
4. *Allein der Umstand, dass eine Partei die Beurteilung des von der ersten Instanz beauftragten gerichtlichen Sachverständigen nicht teilt oder für falsch hält, rechtfertigt keine Verhandlung und weitere Beweisaufnahme in zweiter Instanz oder die Einholung eines Obergutachtens.*
5. *Eine Beweiserhebung in der Berufungsinstanz wegen der theoretischen Möglichkeit, dass ein Sachverständiger seine Meinung ändert oder ein anderer Sachverständiger eine andere Meinung vertreten könnte, sieht die Zivilprozessordnung nicht vor.*

Der Anlieger ist also auch in der Berufung auf die Nase gefallen. Entscheidend war auch für das OLG Hamm, was der Gerichtssachverständige in der ersten Instanz festgestellt hatte – das Haus selbst war vorgeschädigt. Er sah nicht die Bauarbeiten als ursächlich an. Das war auch für das OLG richtigerweise bindend. Wer Schadensersatz haben möchte, muss auch darlegen und beweisen, dass die behauptete Schadensursache tatsächlich gegeben war. Was das OLG Hamm hier nicht berücksichtigte: Der BGH hat in seiner Rechtsprechung (insb. Urteil vom 19.04.1991 - V ZR 349/89) festgelegt, dass eine widerlegliche Vermutung dafür spricht, dass Schäden auf dem Nachbargrundstück auf eine Verletzung von DIN-Normen zurückzuführen sind, wenn diese in einem engen zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit Tiefbauarbeiten (z. B. Ausheben einer Baugrube) entstanden sind. Das heißt, dass in diesem Fall nicht der Geschädigte die Schadensursache beweisen muss, sondern Bauherr und Bauunternehmen beweisen müssen, dass ihre Arbeiten nicht „schuld“ an den Schäden waren.

Die zweite aktuelle Entscheidung kommt vom OLG Braunschweig (Beschluss vom 28.07.2025, 8 U 67/20). Der Sachverhalt war ähnlich gelagert: Ein Bauherr hatte auf seinem Grundstück Bauarbeiten ausführen lassen. Darunter waren Gründungsarbeiten. Auch hier hat der Nachbar Schadenersatzansprüche geltend gemacht gegen den Bauherrn und gegen den Bauunternehmer. Er behauptet, die Baufirma habe sich nicht an die Vorgaben des Auftraggebers gehalten, wie die Gründung herzustellen gewesen sei. Hier lautete das Urteil wie folgt:

OLG Braunschweig (Beschluss vom 28.07.2025, 8 U 67/20)

1. *Ein zwischen Besteller und Unternehmer geschlossener Bauvertrag ist kein Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten des Nachbarn als Drittem. Insbesondere begründet das nachbarliche Gemeinschaftsverhältnis kein hinreichendes Einbeziehungsinteresse.*
2. *Der Bauunternehmer, der für den Besteller Arbeiten auf einem benachbarten Grundstück ausführt, wird dadurch nicht zum Benutzer des Nachbargrundstücks, der dem Eigentümer zu einem Ausgleich bei wesentlichen, für ihn unzumutbaren Beeinträchtigungen (z. B. Rissen im Gebäude) verpflichtet ist.*
3. *Der Nachbar hat zu beweisen, dass der Unternehmer eine schuldhafte Pflichtverletzung begangen hat, indem er sich nicht an die ihm zur Verfügung gestellte Ausführungsplanung nebst Leistungsverzeichnis gehalten hat.*
4. *Zwar muss der Unternehmer auf Widersprüche in den ihm übergebenen Plänen hinweisen. Diese Hinweispflicht hat aber ihre Grenzen. So gehört es nicht zum Pflichtenkreis des Unternehmers, die Erkenntnisse des Architekten oder Sonderfachmannes (hier: Gründungsempfehlung und Wasserhaltung) auf ihre Richtigkeit zu überprüfen, es sei denn, es liegt ein offenkundiger Fehler vor, der förmlich „ins Auge springt“.*

Auch hier geht der Anlieger also leer aus. Der Bauunternehmer hat in solchen Fällen relativ einfache Möglichkeiten, einem Schadenersatzanspruch zu entgehen. Er braucht nur ausreichend zu dokumentieren, dass er alle anerkannten Regeln der Technik eingehalten hat. Eine Baufirma haftet nämlich nur, wenn sie schuldhaft einen Schaden verursacht hat, also fahrlässig oder vorsätzlich. Das ist dann der Fall, wenn die Regeln der Technik, also die einschlägigen Normen beispielsweise, nicht eingehalten werden. Wer beispielsweise Grenzwerte für Erschütterungen überschreitet, haftet als Baufirma, wenn dann Risse beim Nachbarn entstehen. Anders ist das beim Grundstückseigentümer: Er haftet verschuldensunabhängig, wenn der Nachbar nur nachweisen kann, dass die Bauarbeiten ursächlich für die Risse waren. Auf Fahrlässigkeit oder Verschulden kommt es für die Haftung des Eigentümers des Baugrundstücks nicht an.

Bauunternehmen haften umfassend für Mängel

Die Mängelhaftung einer Baufirma reicht sehr weit. Das sollte jeder Baufirma bewusst sein. Ein Beispiel dafür gibt es aktuell vom OLG Koblenz (Urteil vom 19.09.2024 - 1 U 977/23; BGH, Beschluss vom 12.11.2025 - VII ZR 160/24, Nichtzulassungsbeschwerde zurückgewiesen). Eine Baufirma verklagte ihren Auftraggeber. Sie hatte für ihn einen Straßenbelag hergestellt. Der Bauherr hatte Risse als Mängel gerügt. Der Bauunternehmer vertrat die Auffassung, dass nicht er mangelhaft ausgeführt habe, sondern dass im LV des Auftraggebers ein falsches Bindemittel vorgegeben gewesen sei (Bindemittelsorte 25/55-55 A). Der Gerichtsgutachter aus der ersten Instanz hatte das nicht bestätigt. Er habe sich, so die Baufirma, aber nicht ausreichend mit der Materie auseinandergesetzt. Das OLG Koblenz nahm dennoch die Baufirma in die Verantwortung:

OLG Koblenz (Urteil vom 19.09.2024 - 1 U 977/23; BGH, Beschluss vom 12.11.2025 - VII ZR 160/24, Nichtzulassungsbeschwerde zurückgewiesen)

1. *Der Unternehmer haftet für einen Werkmangel aufgrund seiner verschuldensunabhängigen Erfolgshaftung grundsätzlich unabhängig von der Mängelursache.*
2. *Der vom Unternehmer geschuldete Erfolg bestimmt sich nicht allein nach der Summe der vereinbarten Leistungen und Ausführungsart sowie den anerkannten Regeln der Technik, sondern - darüber hinaus - auch nach dem angestrebten Zweck und der Funktion des herzustellenden Werks.*
3. *Es spielt für die Mängelhaftung des Unternehmers dem Grunde nach keine Rolle, aus wessen Verantwortungsbereich die Mängelursache herrührt. Dies gilt selbst bei Beiträgen durch Vorgaben des Bestellers.*
4. *Einen Fachunternehmer trifft auch gegenüber einem besonders fachkundigen Besteller eine Prüf- und (Bedenken-)Hinweispflicht, jedoch können Prüfumfang und -intensität eingeschränkt sein (hier verneint).*
5. *Vereinbaren die Parteien eines Werk- oder Bauvertrags (nachträglich), dass ein Sachverständiger die „Schadens- bzw. Mängelursache“ feststellen soll, liegt darin eine Schiedsgutachtenvereinbarung.*

6. *Schiedsgutachten sind nur bei offenkundiger Unrichtigkeit durch ein Gericht überprüfbar. Eine solche liegt erst vor, wenn sich einem sachkundigen und unbefangenen Beobachter offensichtliche Fehler der Leistungsbestimmung aufdrängen, wobei der Sach- und Streitstand zugrunde zu legen ist, der dem Schiedsgutachter unterbreitet worden ist.*

Das Urteil hört sich nur auf den ersten Blick dramatisch für die Bauunternehmen an. Tatsächlich setzt es nur das um, was etwa im VOB-Vertrag klar in § 13 Abs. 3 VOB/B steht: „Ist ein Mangel zurückzuführen auf die Leistungsbeschreibung oder auf Anordnungen des Auftraggebers, auf die von diesem gelieferten oder vorgeschriebenen Stoffe oder Bauteile oder die Beschaffenheit der Vorleistung eines anderen Unternehmers, haftet der Auftragnehmer, es sei denn, er hat die ihm nach § 4 Absatz 3 obliegende Mitteilung gemacht.“ Diese Mitteilung nach § 4 Abs. 3 VOB/B ist nichts anderes als die Bedenkenmitteilung der Baufirma. Die Formulierung zeigt deutlich, was das einzige Mittel ist, das den Bauunternehmer davor bewahren kann, dass er sogar für Mängel haftet, wenn sie auf Umständen beruhen, die der Auftraggeber gesetzt hat. Die Klägerin kann sich laut Urteil nicht auf eine Enthaltung wegen Vorgaben des beklagten Landes zur Ausführung innerhalb des Leistungsverzeichnisses berufen. Ist der Mangel auf die Leistungsbeschreibung oder auf Anordnungen des Auftraggebers zurückzuführen, haftet der Auftragnehmer, es sei denn, er hat Bedenken gegen die vorgesehene Art der Ausführung angemeldet (vgl. §§ 13 Abs. 3, 4 Abs. 3 VOB/B). Diese Grundsätze - auf die sich die Klägerin beruft - führen indes nicht zu Entlastung. Eine Entlastung kommt im Ansatz nur bei Ungeeignetheit der Vorgaben des beklagten Landes im Leistungsverzeichnis in Betracht. Der Gutachter habe zwar das Bindemittel als Einflussfaktor für die Risse genannt, es aber nicht als völlig ungeeignet eingestuft. Was die Baufirma hier den Kopf beziehungsweise den Anspruch gegen den Bauherrn gekostet hat, ist insbesondere die Tatsache, dass sie keine Bedenkenmitteilung an den Bauherrn vor der Ausführung geschickt hat.

Auch wenn es sich hier um einen fachkundigen Auftraggeber gehandelt habe, hätte der Bauunternehmer trotzdem - bei unterstellter Ungeeignetheit des Bindemittels - eine Bedenkenanmeldung zur Enthaltung an das beklagte Land schicken müssen. In den Entscheidungsgründen heißt es: „Konkret geht es weniger um einen Wegfall der Pflicht zur Bedenkenanmeldung als vielmehr um eine Einschränkung von Umfang und Intensität der Prüfpflicht. Im Ansatz kann die Fachkompetenz auf Bestellerseite Auswirkungen auf die Anforderungen an eine Entlastung im Zusammenhang mit - zu Gunsten der Klägerin zu unterstellenden (s. o.) - ungeeigneten Vorgaben entfalten.“ Bei der Klägerin habe es sich um eine Fachfirma aus dem Straßenbau gehandelt, und die Vorgaben aus dem Leistungsverzeichnis hätten den Kernbereich ihres Aufgabenfeldes betroffen.

UBB-Urteilsticker: Fach- und Teillose sind einzuhalten

Berliner KG (Beschluss vom 08.10.2025, Verg 2/25)

Vergibt ein öffentlicher Auftraggeber Bauleistungen, muss er diese möglichst getrennt in Form von Fach- oder Teillosen ausschreiben. Darüber wacht die Rechtsprechung durchaus mit Argusaugen, so etwa das Berliner KG (Beschluss vom 08.10.2025, Verg 2/25). Ein öffentlicher Auftraggeber hatte umfangreichere Sanierungsleistungen ausgeschrieben für die Ertüchtigung des Brand- und Schallschutzes an einem Gebäude. Der nötige Abbruch und die Entsorgung des Abbruchmaterials war als ein Teil der Bauleistung ausgeschrieben. Ein Abbruchunternehmer wandte sich dagegen und beanstandete, dass damit das Gebot der Aufteilung in Fach-/Teillose verletzt sei – am Ende erfolgreich:

1. *Ein Fachlos setzt voraus, dass sich die einzelnen, ausgeschrieben Leistungen der Art und dem Fachgebiet nach abtrennen lassen, wobei maßgeblich darauf abzustellen ist, ob für die jeweilige Leistung ein eigener Markt mit spezialisierten Fachunternehmen besteht.*
2. *Die einheitliche Vergabe mehrerer Lose (hier: Abbruch- und Entsorgungsleistungen) setzt voraus, dass die für eine zusammenfassende Vergabe sprechenden technischen und wirtschaftlichen Gründe die für ein Gebot der Losaufteilung sprechenden Gründe überwiegen.*
3. *Weil eine getrennte Beschaffung in aller Regel aufwendiger ist als eine zusammengefasste, kann der mit einer getrennten Beschaffung verbundene Ausschreibungs-, Prüfungs- und Koordinierungsaufwand das Absehen von einer getrennten Ausschreibung der Leistungen nicht rechtfertigen. Erst wenn ganz untergeordnete Leistungsbestandteile zum Gegenstand einer getrennten Beschaffung gemacht werden müssten (sog. Splitterlos), kann es wirtschaftlich gerechtfertigt sein, die Beschaffung verschiedenartiger Leistungen zu bündeln.*

Kongress Digitale Baugenehmigung 2026

Wenn Genehmigungsprozesse digital zusammenwachsen

Die digitale Transformation der Bauverwaltung geht in die nächste Runde: Am 5. und 6. Mai 2026 veranstalten die Technische Hochschule Mittelhessen (THM) und die TransMIT GmbH zum dritten Mal den Kongress Digitale Baugenehmigung – vor Ort in der Kongresshalle Gießen oder per Livestream.

Fachleute aus Verwaltung, Planung, Wissenschaft und Wirtschaft diskutieren aktuelle Herausforderungen und zukunftsfähige Lösungen für digitale Genehmigungsprozesse. Themen 2026:

- **BIM & GIS:** Wie integrierte Geodaten Genehmigungen und Stadtentwicklung verbessern
- **Interoperabilität:** Plattformen, Fachverfahren und Standards optimal vernetzen
- **Künstliche Intelligenz:** Automatisierte Entscheidungen und neue Einsatzmöglichkeiten für Bauverwaltungen
- **Daten- und Cybersicherheit:** Schutz sensibler Informationen in vernetzten Prozessen
- **Internationale Best Practices:** Digitale Genehmigungsverfahren aus anderen Ländern

Hochkarätige Referierende kommen u. a. aus dem Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, Landesministerien, BDVI, führenden Hochschulen wie RWTH Aachen oder TU München sowie aus der Praxis von IT-Unternehmen und Start-ups. Im Fokus: Praxisorientierte Lösungen, Erfahrungsaustausch und Networking auf Augenhöhe – von der digitalen Plattformintegration über KI-gestützte Beteiligungsverfahren bis hin zu 3D-Lageplänen und XPlan-Schnittstellen.

Der Kongress versteht sich bewusst nicht als reine Vortragsveranstaltung, sondern als Plattform für fachlichen Dialog, Austausch und Vernetzung zwischen allen Akteuren entlang des Genehmigungsprozesses.

Teilnahme vor Ort oder digital

Der Kongress Digitale Baugenehmigung richtet sich an Mitarbeitende aus Bauaufsichtsbehörden, Planungs- und Ingenieurbüros, Softwareunternehmen, Politik, Forschung und Lehre. Die Teilnahme ist sowohl vor Ort in Gießen als auch per Livestream möglich.

Weitere Informationen und Anmeldung: go.thm.de/digi-bau



Im Bild (v.l.): Carsten Schumann (Statistisches Bundesamt / Destatis), Roland Stöcklin (Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH), Dr. Ines Prokop (ehemals BVBS e.V.), Tim Obermeier (hhpberlin Ingenieure für Brandschutz) und Ludger Kraemer (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen) auf dem Podium 2025.

Foto: Milton Arias

Steuerticker I – kurz gemeldet

01 Betriebsstätten im In- und Ausland?

Bei Bauunternehmen, die international aktiv sind, sucht das Finanzamt im Rahmen einer Betriebsprüfung meist danach, ob möglicherweise Betriebsstätten von im Ausland ansässigen Unternehmen in Deutschland vorliegen. Wenn ja, werden Teile des Gewinns dieser ausländischen Unternehmen in Deutschland besteuert.

UBB-Tipp: Das Bundesfinanzministerium hat am 13.2.2026 unter www.bundesfinanzministerium.de in der Rubrik BMF-Schreiben einen Entwurf eines BMF-Schreibens dazu veröffentlicht, unter welchen Voraussetzungen insbesondere bei Bau- und Montage eine Betriebsstätte zu bejahen ist.

Leser-Service: In der nächsten Ausgabe beleuchtet der UBB, unter welchen Voraussetzungen eine Bau- und Montage-Betriebsstätte angenommen werden kann. Haben Sie spezielle Fragen? Schicken Sie diese zeitnah unserer Redaktion. Dann können wir diese Frage ebenfalls beleuchten und für alle Leserinnen und Leser beantworten.

02 Turboabschreibung auch für Gebrauchtfahrzeuge

Erwirbt ein Unternehmen für seinen betrieblichen Fuhrpark ein reines Elektroauto, winkt bei Kauf seit 1. Juli 2025 eine Turboabschreibung. Turbo deshalb, weil im Erstjahr bereits 75 Prozent der Anschaffungskosten gewinnmindernd und somit steuersparend geltend gemacht werden dürfen.

UBB-Tipp: Bisher war aus dem Gesetzeswortlaut und aus der Gesetzesbegründung nicht ganz klar, ob es diese 75%ige Abschreibung im Erstjahr nur für fabrikneue E-Autos gibt. Antwort des BMF an einen Verband: Nein, die Turboabschreibung gibt es auch bei Kauf eines Gebrauchtfahrzeugs.

03 Vermietung von Tiny Häusern

Immer mehr Betriebe setzen auf Vermietungseinkünfte. Um unbebaute Grundstücke finanziell bestmöglich zu nutzen, können beispielsweise Tiny Häuser vermietet werden. Hier stellt sich die Frage, welche Nutzungsdauer solche Tiny Häuser bei Ermittlung der Abschreibung haben.

UBB-Tipp: Wird das Tiny Haus als Gebäude eingestuft, dann gelten die Nutzungsdauern des § 7 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 EStG mit 2 Prozent/3 Prozent (Fertigstellung vor dem 1.1.2023/Fertigstellung nach dem 31.12.2022). Sollte ein Tiny Haus ausnahmsweise wie ein Wohnwagen einzustufen sein (verkehrsrechtliche Straßenzulassung), dann würde die Nutzungsdauer nur 8 Jahre betragen.

Aufreger: Erstattungszinsen

Gewinnermittlung/Bilanzierung

Zahlungen für Einkommensteuer, für Körperschaftsteuer oder für Gewerbesteuer sind nicht abziehbare Betriebsausgaben. Dasselbe gilt, wenn das Finanzamt für solche Steuern Nachzahlungszinsen nach § 233a AO fordert. Erstattungszinsen zur Einkommensteuer, Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer sind dagegen als Betriebseinnahmen zu versteuern. Ein Ärgernis, gegen das nun ein Unternehmen klagte.

Bundesfinanzhof sieht keine Verfassungswidrigkeit

Doch die Richter des Bundesfinanzhofs sahen hier keine Verfassungswidrigkeit (BFH, Urteil v. 26.09.2025, Az. IV R 16/23; veröffentlicht am 05.02.2026).

Beispiel 1: Eine GmbH musste Gewerbesteuer nachzahlen. Zusätzlich erhob die Gemeinde Nachzahlungszinsen. Folge: Innerhalb der Steuerbilanz werden die Zahlungen zur Gewerbesteuerung und für die Nachzahlungszinsen als Betriebsausgabe verbucht. Außerbilanzmäßig sind diese Zahlungen aber dem zu versteuernden Einkommen der GmbH wieder hinzuzurechnen.

Beispiel 2: Eine GmbH erhält eine Gewerbesteuererstattung. Gleichzeitig zahlt die Gemeinde Erstattungszinsen an die GmbH. Folge: Innerhalb der Bilanz werden die Zahlungen der Gemeinde als Betriebseinnahmen verbucht. Außerhalb der Bilanz mindert sich das zu versteuernde Einkommen zumindest um die Gewerbesteuererstattung. Für die Nachzahlungszinsen unterbleibt nach dem aktuellen BFH-Urteil eine Korrektur.

UBB-Tipp

Das Urteil des Bundesfinanzhofs dürfte für Verärgerung sorgen. Dennoch sollten die Urteilsgrundsätze, die übrigens auch für Erstattungszinsen zur Körperschaftsteuer greifen, umgesetzt werden. Denn bei Bearbeitung der Steuererklärung dürften die Sachbearbeiter der Finanzämter aufgrund des Urteils vom 29.06.2025 genauer hinschauen und bei Korrektur von Erstattungszinsen schlimmstenfalls eine Betriebsprüfung anordnen.

Mitarbeiterbeteiligung: Typisch stille Gesellschaft

Lohnsteuer/Kapitalvermögen

Um Mitarbeiter besonders zu motivieren, kann es sinnvoll sein, sie am Gewinn des Unternehmens zu beteiligen. Das funktioniert

beispielsweise, indem mit dem Mitarbeiter eine typische stille Beteiligung abgeschlossen wird. In der Praxis war hier bisher nur nicht ganz klar, ob der Mitarbeiter nun Arbeitslohn erzielt oder doch eher Kapitalerträge.

Unterschiedliche Besteuerung

Je nachdem, ob die Einkünfte aus der Mitarbeiterbeteiligung als Arbeitslohn nach § 19 EStG oder als Kapitalertrag nach § 20 Abs. 1 Nr. 4 EStG eingestuft werden, ergeben sich folgende steuerliche Konsequenzen:

- Arbeitslohn: Der Arbeitgeber behält Lohnsteuer ein und bei Abgabe einer Steuererklärung besteuert das Finanzamt diesen Arbeitslohn mit dem persönlichen Einkommensteuersatz des Mitarbeiters.
- Kapitalertrag: Hier behält der Arbeitgeber bei Auszahlung die 25%ige Abgeltungssteuer ein.

Zumeist dürfte die Besteuerung als Kapitalertrag die steuerlich günstigere Alternative darstellen, weil der persönliche Einkommensteuersatz in der Regel über dem 25%igen Abgeltungssteuersatz liegen dürfte.

Typischer Streitfall bei Mitarbeiterbeteiligung

In einem Streitfall beim Bundesfinanzhof hatte ein angestellter Bereichsleiter und Prokurist einer GmbH mit der Gesellschaft einen „Gesellschaftsvertrag einer typischen stillen Gesellschaft“ abgeschlossen. Dieser Vertrag war für die Dauer der Anstellung bzw. bis zum Tod des typisch stillen Gesellschafters gültig. Der stille Gesellschafter ist am Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der GmbH nach dem Verhältnis seiner stillen Einlage zum Gesamtkapital beteiligt. Erzielt die GmbH einen Verlust, ist dieser auf die Höhe der Einlage des stillen Gesellschafters begrenzt.

Die GmbH hatte die dem typisch stillen Gesellschafter gutgeschriebenen Erträge aus dieser Kapitalbeteiligung als Einkünfte aus Kapitalvermögen nach § 20 Abs. 1 Nr. 4 EStG behandelt und Kapitalertragsteuer ans Finanzamt abgeführt. Das Finanzamt stufte die Einkünfte dieses „typisch stillen Gesellschafters“ als Arbeitslohn ein. Dagegen klagte der typisch stille Gesellschafter.

Bei Bejahung eines Sonderrechtsverhältnisses' liegen Kapitalerträge vor

Nach Auffassung der Richter des Bundesfinanzhofs ist bei einem Arbeitsverhältnis zwischen typischen Arbeitslohn und Zuwendungen zu unterscheiden, die aufgrund anderer Rechtsbeziehungen wie beispielsweise eines gesellschaftsrechtlichen Sonderrechtsverhältnisses vom Arbeitgeber gewährt werden.

Im vorliegenden Fall wurde ein Sonderrechtsverhältnis bejaht. Damit wird die typische stille Gesellschaft anerkannt, die zu Einkünften nach § 20 Abs. 1 Nr. 4 EStG führt, die der Abgeltungssteuer unterliegen (BFH, Urteil v. 21.10.2025, Az. VIII R 13/23). Ein Sonderrechtsverhältnis im Gegensatz zu Arbeitslohn liegt vor, wenn folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- Das Sonderrechtsverhältnis ist wirksam begründet,
- ernsthaft vereinbart und
- wird, wie vertraglich vereinbart, tatsächlich durchgeführt.

Zusätzlich muss das Sonderrechtsverhältnis einen eigenen wirtschaftlichen Gehalt neben dem Arbeitsverhältnis aufweisen.

Arbeitslohn trotz Sonderrechtsverhältnis

In der Urteilsbegründung zum BFH-Urteil vom 21.10.2025 finden sich aber auch Hinweise der Richter, wann trotz Vorliegen eines Sonderrechtsverhältnisses die Erträge trotzdem als Arbeitslohn versteuert werden müssen. Das ist der Fall, wenn

- dem Arbeitnehmer entgegen der Vereinbarung des Sonderrechtsverhältnisses höhere Ergebnisanteile zugewiesen werden oder
- wenn sich die Höhe der Ergebnisanteile nach freiem Ermessen des Arbeitgebers richten würden.

Überlassung eines Dienstwagens

Lohnsteuer

Überlässt ein Arbeitgeber seinen Mitarbeitern einen Dienstwagen und darf dieser auch zu privaten Fahrten verwendet werden, muss ein geldwerter Vorteil versteuert werden. Ohne Fahrtenbuch bestimmt sich der geldwerte Vorteil nach der sogenannten 1%-Regelung.

Mindern Kosten des Arbeitnehmers für Parkplatz den geldwerten Vorteil?

Bei Lohnsteuerprüfungen kommt es bei Ermittlung des geldwerten Vorteils regelmäßig zu Streitigkeiten zwischen Finanzamt und Unternehmen. Ein solcher Streitfall wurde nun beim Bundesfinanzhof verhandelt.

Darum ging es: In diesem Streitfall überließ der Arbeitgeber seinen Mitarbeitern jeweils einen Dienstwagen. Da am Betriebssitz Parkplatznot herrschte, konnten die Mitarbeiter beim Arbeitgeber Stellplätze anmieten. Die vom Arbeitnehmer gezahlte Miete zog der Arbeitgeber vom ermittelten geldwerten Vorteil nach der 1%-Regelung ab. Zurecht?

Antwort des Bundesfinanzhofs: Nein. Die Mietzahlung darf den geldwerten Vorteil für die Dienstwagennutzung nicht mindern (BFH, Urteil v. 09.09.2025, Az. VI R 7/23). Begründung der Richter: Grundsätzlich mindern nur solche vom Arbeitnehmer übernommen und getragenen Aufwendungen den geldwerten Vorteil für die Dienstwagennutzung, die bei einer hypothetischen Kostentragung durch den Arbeitgeber Bestandteil dieses Vorteils und somit von der Abgeltungswirkung der 1%-Regelung erfasst wären. Und das ist bei den Mietkosten leider nicht der Fall.

Diese Kosten dürfen den geldwerten Vorteil mindern

Dagegen dürfen folgende vom Arbeitnehmer getragenen Kosten den geldwerten Vorteil mindern: Zuzahlungen zum Kaufpreis des Dienstwagens oder Kosten, die aus arbeitsvertraglichen Verpflichtungen resultieren (z. B. Leasingraten).



„Die Zukunft moderner Infrastruktur liegt in der intelligenten Mehrfachnutzung bestehender Bauwerke.“

Innovation im Baumittelstand

Wenn Infrastruktur beginnt mitzudenken – Die neue Generation multifunktionaler Lärmschutzsysteme

von Andreas Held, Geschäftsführer, CEO der R. Kohlauer GmbH

Der Baumittelstand steht vor einer seiner größten Transformationen. Infrastruktur muss heute deutlich mehr leisten als reine Schutzfunktion. Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Energieeffizienz prägen zunehmend die Anforderungen an moderne Bauwerke. Ein Unternehmen, das diese Entwicklung aktiv mitgestaltet, ist die R. Kohlauer GmbH. Als Spezialist für nachhaltige Lärmschutzsysteme entwickelt das Unternehmen Lösungen, die Lärmschutz, Energiegewinnung, Digitalisierung und Design miteinander verbinden. Allein entlang deutscher Verkehrswege existieren mehrere Tausend Kilometer Lärmschutzbauwerke mit bislang kaum genutzten Flächenpotenzialen. Studien zeigen, dass diese Infrastruktur künftig eine bedeutende Rolle bei Energieversorgung, Umweltmonitoring und digitaler Verkehrssteuerung übernehmen kann.

Digitalisierung trifft Lärmschutz

Die Integration moderner Messtechnologie stellt einen wesentlichen Innovationsschritt dar. Multifunktionale Lärmschutzwände können heute als Plattform für intelligente Sensoriksysteme dienen, die wichtige Daten für Verkehrssteuerung, Umweltschutz und Infrastrukturüberwachung liefern.

Zu den möglichen Anwendungen zählen:

- **Echtzeit-Lärmmessung:** Integrierte Mikrofonarrays ermöglichen eine kontinuierliche Überwachung der tatsächlichen Lärmemissionen. Mithilfe KI-gestützter Analyseverfahren lassen sich Verkehrsarten, Lastverteilungen oder Störquellen automatisch identifizieren. Betreiber erhalten dadurch wertvolle Entscheidungsgrundlagen für Verkehrslenkungsmaßnahmen oder Infrastrukturplanung.

- **Umweltmonitoring entlang von Verkehrsachsen:** Lärmschutzwände können Messstationen für Feinstaub, Stickoxide, Temperatur, Luftfeuchtigkeit oder Windverhältnisse integrieren. Diese Daten unterstützen Behörden bei Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen.
- **Strukturmonitoring und Predictive Maintenance:** Sensoren zur Erfassung von Schwingungen, Materialspannungen oder Korrosionszuständen ermöglichen eine automatisierte Zustandsüberwachung der Bauwerke. Durch KI-gestützte Auswertung können Wartungsmaßnahmen frühzeitig geplant werden, bevor Schäden auftreten. Dies reduziert Lebenszykluskosten erheblich und erhöht die Betriebssicherheit.
- **Verkehrssicherheitslösungen:** Lärmschutzwände können als Träger für intelligente Warnsysteme fungieren. Beispielsweise lassen sich Glättewarnungen, Stauhinweise oder Baustelleninformationen in Echtzeit generieren und an Verkehrsteilnehmer kommunizieren.

KI und Automation als Treiber effizienter Bauprozesse

Neben den neuen Nutzungsfunktionen verändern Digitalisierung und Automatisierung auch die Produktions- und Planungsprozesse im Baumittelstand grundlegend. Digitale Planungsmodelle, sogenannte Digital Twins, ermöglichen eine simulationsgestützte Entwicklung von Lärmschutzsystemen. Akustische Eigenschaften, statische Belastungen sowie Energieerträge lassen sich bereits in frühen Projektphasen präzise berechnen. KI-basierte Optimierungsalgorithmen unterstützen dabei die Auswahl geeigneter Materialien und Konstruktionen. Automatisierte Fertigungsprozesse steigern zusätzlich die Qualität und Wirtschaftlichkeit. Roboter-gestützte Produktionslinien ermöglichen präzise Fertigung von Absorptionsstrukturen, PV-Integration oder transparenten Elementen mit gleichbleibend hoher Qualität.

Gleichzeitig lassen sich Produktionsprozesse flexibel an projektspezifische Anforderungen anpassen – ein entscheidender Wettbewerbsvorteil für mittelständische Unternehmen.

Nachhaltigkeit durch intelligente Flächennutzung

Ein entscheidender Vorteil multifunktionaler Lärmschutzsysteme liegt in der Nutzung bereits vorhandener Infrastrukturflächen. In Zeiten zunehmender Flächenkonkurrenz entsteht so zusätzlicher Nutzen ohne zusätzlichen Flächenverbrauch. Mit KOHLHAUER VOLTA® kombiniert das Unternehmen effektiven Schallschutz mit integrierter Photovoltaik und ermöglicht damit dezentrale Energieerzeugung entlang von Verkehrswegen.

Energieerzeugende Lärmschutzwände – Infrastruktur wird zum Kraftwerk

Mit KOHLHAUER VOLTA® entstehen Bauwerke, die Lärm reduzieren und gleichzeitig Strom erzeugen. PV-Module werden dabei in transparente oder opake Lärmschutzelemente integriert, ohne deren akustische Leistungsfähigkeit zu beeinträchtigen. Pilotprojekte zeigen bereits die wirtschaftliche und technische Machbarkeit. Ein Teil des erzeugten Stroms kann direkt vor Ort genutzt werden, während überschüssige Energie in Batteriespeichersysteme fließt oder in öffentliche Netze eingespeist wird.

Autarke Energieversorgung entlang von Verkehrswegen

Besonders innovativ ist der Einsatz multifunktionaler Lärmschutzsysteme als dezentrale Energiequelle. In Kombination mit Speichertechnologien können Bauwerke Infrastruktur unabhängig vom Stromnetz versorgen.

Typische Anwendungen:

- *Beleuchtung von Autobahnrastanlagen*
- *Versorgung von Notrufsystemen*
- *Betrieb von Verkehrs- und Sicherheitstechnik*
- *Beleuchtung von Brücken und Tunnelzufahrten*
- *Energieversorgung von Ladeinfrastruktur für Elektromobilität*

Gerade in abgelegenen Regionen eröffnen solche Lösungen neue Möglichkeiten für sichere und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur.

Infrastruktur wird Kommunikationsplattform

Neben technischen Funktionen bieten multifunktionale Lärmschutzwände auch neue gestalterische Möglichkeiten. Transparente Elemente können als Projektionsflächen für Verkehrsinformationen, Sicherheitsmeldungen oder regionale

Kommunikationskampagnen genutzt werden. Gleichzeitig verbessern Lichtdesign und gestalterische Integration die Akzeptanz von Infrastrukturprojekten in urbanen und suburbanen Räumen.

Smart Infrastructure – Vernetzte Systeme für die Zukunft

Die Kombination aus Energieerzeugung, Sensorik, Digitalisierung und Kommunikationsfunktion macht multifunktionale Lärmschutzsysteme zu einem zentralen Bestandteil zukünftiger Smart-Infrastructure-Konzepte. Künstliche Intelligenz übernimmt dabei zunehmend die Steuerung von Energieflüssen, Wartungsprozessen und Verkehrsanalysen. Dadurch entstehen adaptive Infrastrukturen, die sich dynamisch an veränderte Anforderungen anpassen.

Zukunftsperspektiven für den Baumittelstand

Die Entwicklung multifunktionaler Infrastruktur zeigt exemplarisch, wie der Baumittelstand durch Innovationskraft, Spezialisierung und Digitalisierung neue Marktpotenziale erschließen kann. Besonders mittelständische Unternehmen profitieren von ihrer Flexibilität und ihrer Fähigkeit, technische Innovationen schnell in praxisnahe Lösungen umzusetzen. Multifunktionale Lärmschutzsysteme verdeutlichen, dass klassische Bauwerke künftig nicht mehr isoliert betrachtet werden, sondern integraler Bestandteil intelligenter, nachhaltiger Infrastrukturnetzwerke werden. Sie verbinden Umwelt-, Energie-, Sicherheits- und Kommunikationsfunktionen in einem einzigen Bauteil. Damit wird deutlich: Die Zukunft des Bauens liegt nicht nur in neuen Materialien oder effizienteren Bauprozessen, sondern vor allem in der intelligenten Mehrfachnutzung bestehender Infrastrukturflächen. Der Baumittelstand spielt dabei eine Schlüsselrolle – als Innovationsmotor für nachhaltige und digital vernetzte Verkehrsinfrastruktur.

R. Kohlhauser GmbH

Draisstraße 2, 76571 Gaggenau

Telefon: +49 7225 9757 0

E-Mail: info@kohlhauser.com

Homepage: www.kohlhauser.com



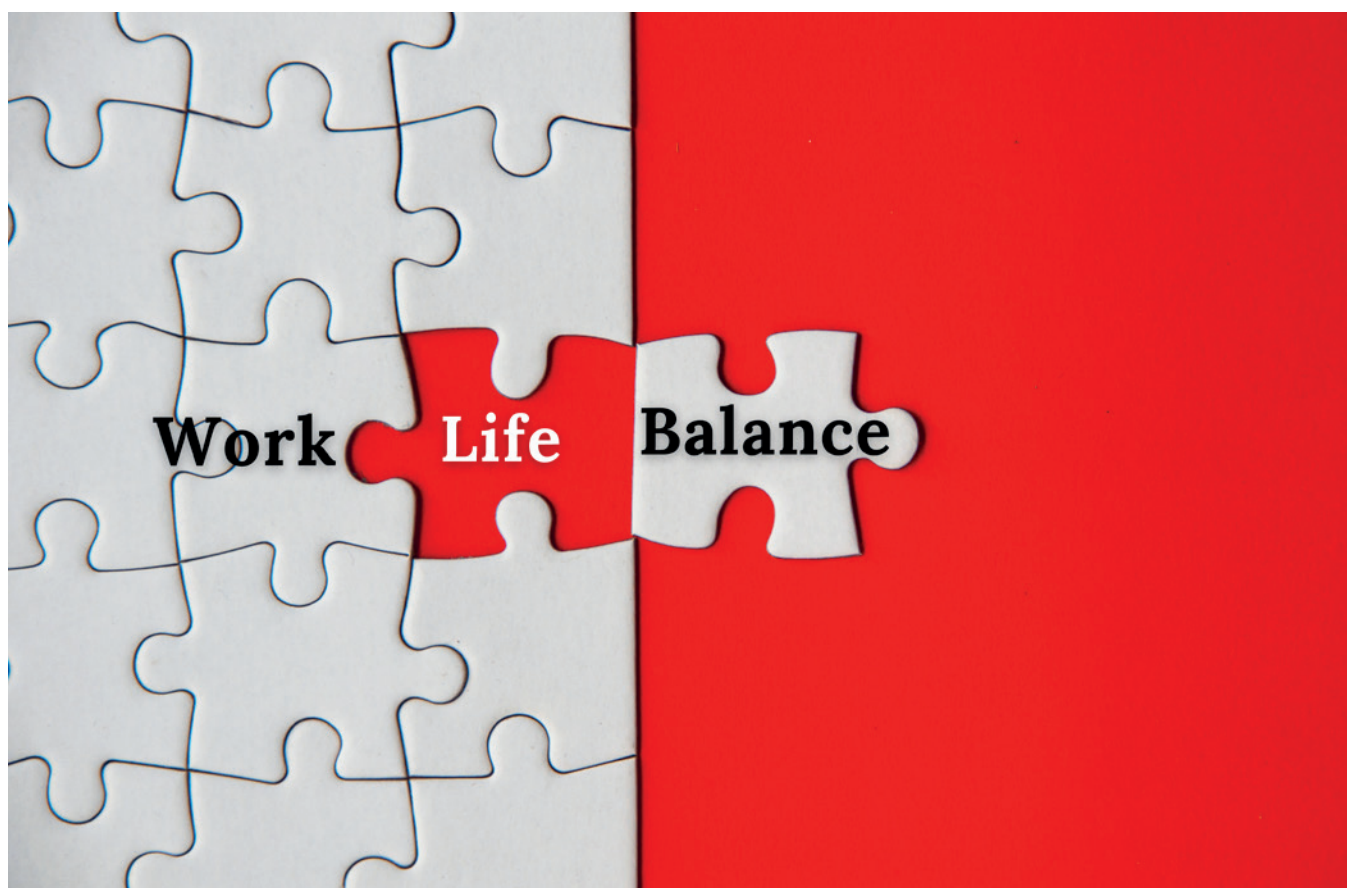


Foto: Maurice Yom/AdobeStock

Viel Pro und Kontra

bei Abschaffung des Rechtsanspruchs auf Teilzeit

von Burkhard Talebitari und Florian Gerz

Das Reizwort von „Lifestyle-Teilzeit“, das Anfang des Jahres die Gemüter von Öffentlichkeit wie Presse erhitze, ist ja inzwischen vom Tisch. Der Begriff wurde aus dem Antrag der Wirtschaftsvereinigung Mittelstands- und Wirtschaftsunion (MIT) getilgt, tauchte dann aber laut Süddeutscher Zeitung vom 22.2.26 in der Begründung des Antrags doch noch auf. Anlass für den UBB, die Mitglieder der BVMB nach Ihrem Standpunkt in der Sache zu befragen. Der genaue Wortlaut der Blitzumfrage des UBB an seine Leser: „Wie schätzen Sie die Bedeutung dieser Idee für das Personal-Management Ihres Unternehmens ein? Und sehen Sie einen Zusammenhang mit dem notorischen Fachkräftemangel?“

Auf dem Parteitag der CDU in Stuttgart am 20./21.2. wurde dem Antrag E 15 „Teilzeitanprüche ordnen – Erwerbstätigkeit stärken“ – ebenfalls laut Süddeutscher Zeitung vom 22.2. – diskussionslos zugestimmt, wobei die Partei den Rechtsanspruch auf Teilzeit nicht in Frage stellt. Die Presse, andere Parteien und auch Teile der Union reagierten freilich im Vorfeld ablehnend bis empört. Von den vielen in Teilzeit Arbeitenden, täte das, so ein häufiges Argument, nur die Hälfte freiwillig. Von „Lifestyle“ also für die ablehnende Sichtweise keine Rede, sondern Teilzeit aus guten, sozialen, nicht selten familiären und pflegerischen Gründen. Derzeit gestattet der gesetzliche Anspruch auf Teilzeit Arbeitnehmern

unter bestimmten Voraussetzungen die Reduktion ihrer Arbeitszeit. Ist diese vorübergehend, nehmen sie zum gegebenen Zeitpunkt wieder ihre vollumfängliche Arbeit auf. Ablehnen können Arbeitgeber den Antrag nur wegen gewichtiger betrieblicher Gründe.

Eine Begründung der MIT für den Antrag hebt auf einen Rekord an Teilzeitquote hierzulande ab, während in der gesamten Wirtschaft Fachkräftemangel herrsche. Wirtschaftsforscher kommen teils zu anderen Einschätzungen, indem für sie eine Einschränkung des Rechtsanspruchs auf Teilzeit zahlreichen Unternehmen eher erheblichen Schaden zufügen könnte. Sie erwarten dann einen Rückgang der Beschäftigungszahlen und einen Anstieg der offenen Stellen ob Fachkräftemangels. Wie also sehen das die Leser des UBB?

Teilzeit: Kein Königsweg gegen Fachkräftemangel?

Generell ergab die Umfrage, dass die Abschaffung des Rechtsanspruchs auf Teilzeit nicht als wirksames Instrument zur Bekämpfung des Fachkräftemangels wahrgenommen wird. Die Einschätzungen variieren dabei je nach Gewerk und betrieblicher

Struktur erheblich. Alles in allem dominiert die Ansicht, insbesondere Demografie, Abgabenlast und Betreuungsinfrastruktur seien maßgeblicher für die Arbeitsmarktlage als arbeitszeitrechtliche Detailregelungen. Doch wird die Diskussion um die Abschaffung des Rechtsanspruchs nach dem Teilzeit- und Befristungsgesetz in den Unternehmen sehr differenziert und ohne klare Mehrheitslinie geführt.

Die ausgewerteten Rückmeldungen zeigen ein heterogenes Stimmungsbild: Hier ausdrückliche Begrüßung des Vorstoßes, da entschiedene Ablehnung. Und für das eigene Unternehmen misst eine beträchtliche Zahl der Befragten dem Thema kaum Bedeutung bei. Befürworter der Abschaffung argumentieren vor allem mit unternehmerischer Entscheidungsfreiheit. Arbeitszeitregelungen seien primär Sache von AG und AN, nicht des Gesetzgebers. Der Rechtsanspruch wird teilweise als unnötige staatliche Regulierung wahrgenommen, die betriebliche Flexibilität einschränke und zusätzlichen administrativen Aufwand verursache. Aus naheliegenden Gründen wird insbesondere im gewerblichen Bereich – auf Baustellen oder in teamgebundenen Produktionsprozessen – Teilzeit organisatorisch schwer umsetzbar genannt. Hinzu kommen bei einigen Stimmen volkswirtschaftliche Argumente: Ein höheres Vollzeitvolumen stabilisiere Sozialversicherungssysteme und stärke die gesamtwirtschaftliche Leistungsfähigkeit.

Demgegenüber betonen Kritiker einer Abschaffung die Bedeutung von Teilzeitmodellen für die Fachkräftebindung. Sie erkennen flexible Arbeitszeiten als zentrales Instrument, um qualifizierte Mitarbeitende in einzelnen Lebensphasen im Unternehmen zu halten. Mehrfach wird betont, eine rein freizeitmotivierte Arbeitszeitreduzierung spiele in der betrieblichen Praxis kaum eine Rolle. Stattdessen werde Teilzeit überwiegend aus nachvollziehbaren persönlichen Gründen genutzt. Eine Einschränkung des Rechtsanspruchs könne die Arbeitgeberattraktivität schwächen, Fluktuation erhöhen und im Wettbewerb um Fachkräfte eher Nachteile bringen.

Doch finden sich auch differenzierte Einschätzungen. Einige Unternehmen halten die aktuellen gesetzlichen Hürden zur Teilzeit-Ablehnung für zu hoch oder wenig praxistauglich. Ihnen geht es weniger um vollständige Abschaffung als um eine Flexibilisierung des Rechtsrahmens. Entscheidungen seien stärker an betriebliche Erfordernisse zu koppeln, ohne das Instrument der Teilzeit grundsätzlich infrage zu stellen.



Foto: nick-fewings/unsplash

Ferner sieht die überwiegende Mehrheit der Rückmeldungen keinen Konnex aus Rechtsanspruch auf Teilzeit und Fachkräftemangel. Letzterer wird vielmehr auf strukturelle Faktoren zurückgeführt: den demografischen Wandel, hohe Steuer- und Abgabenlasten, bürokratische Belastungen sowie Defizite in der Betreuungsinfrastruktur. Teilzeit erscheint in dieser Perspektive weder als Hauptursache noch als zentrales Gegenmittel, sondern als arbeitsorganisatorisches Detail innerhalb eines komplexeren Systems.

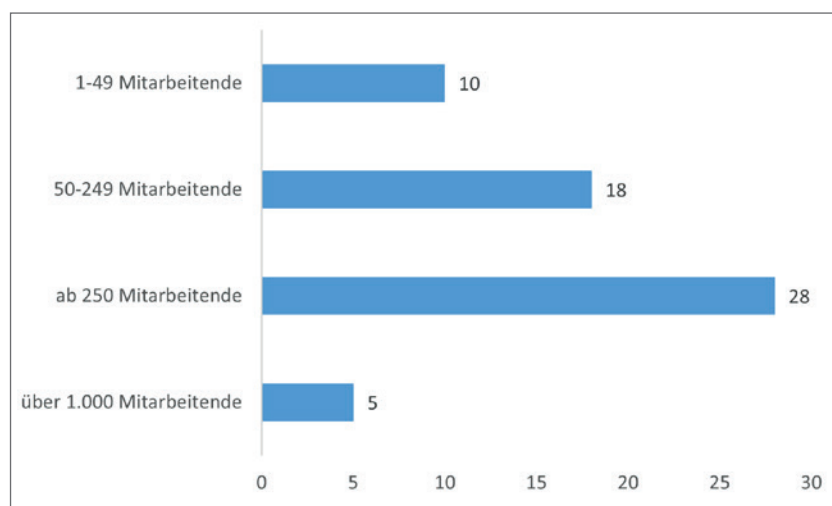


Abb. 1: Anzahl der Mitarbeitenden, n=61, eigene Darstellung

Exkurs: Gesetzlicher Anspruch auf Teilzeitarbeit

Das Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG) gewährt Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern einen rechtlich durchsetzbaren Anspruch auf die Verringerung ihrer vertraglich vereinbarten Arbeitszeit. Ziel dieser Regelung ist es, die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu fördern und unterschiedliche Lebensmodelle zu ermöglichen – auch in qualifizierten oder leitenden Positionen (vgl. § 6 TzBfG). Eine besondere Begründungspflicht besteht dabei bis jetzt nicht (die Red.): Der Anspruch kann unabhängig von familiären Verpflichtungen geltend gemacht werden, beispielsweise aus Gründen der Weiterbildung,

gesundheitlichen Erwägungen oder persönlicher Lebensgestaltung. Das Gesetz unterscheidet zwischen zwei grundlegenden Modellen:

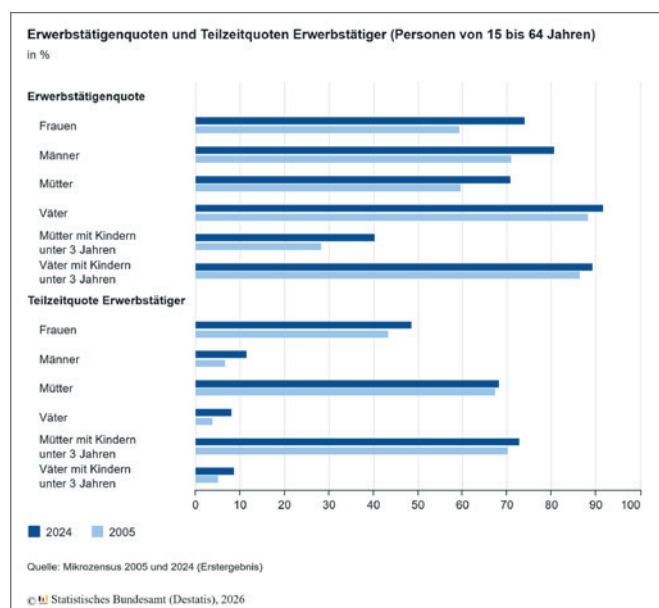
- **Unbefristete Teilzeit (§ 8 TzBfG):** Anspruch in Betrieben mit regelmäßig mehr als 15 Beschäftigten (ohne Auszubildende).
- **Brückenteilzeit (§ 9a TzBfG):** Befristete Reduzierung der Arbeitszeit für einen Zeitraum von einem bis fünf Jahren mit Rückkehrrecht zur ursprünglichen Arbeitszeit; möglich in Betrieben mit regelmäßig mehr als 45 Beschäftigten.

Der Arbeitgeber kann bereits heute einen Antrag nur aus betrieblichen Gründen ablehnen. Dazu zählen insbesondere wesentliche Beeinträchtigungen der Organisation, des Arbeitsablaufs oder der Sicherheit im Betrieb sowie unverhältnismäßige Kosten (§ 8 Abs. 4, § 9a Abs. 2 TzBfG). Weitere Gründe könnten in Zukunft hier also dargelegt werden, wodurch die gesetzlich abgesicherte Möglichkeit zur Rückkehr in eine Vollzeitstelle letztlich wegfallen würde.

Im Ergebnis wird ein grundsätzlich offener Teilzeitananspruch gewährt, der nicht an bestimmte Lebenssituationen gebunden ist. Zugleich schützt es Arbeitgeber durch betriebliche Ablehnungsgründe und quantitative Begrenzungen bei der Brückenteilzeit vor Überforderung. Die aktuelle politische Diskussion betrifft somit weniger die Existenz des Anspruchs als dessen Leitbild: Soll Teilzeit Ausdruck individueller Selbstbestimmung bleiben – oder künftig stärker funktional begrenzt werden? Die Antwort darauf berührt nicht nur arbeitsrechtliche Details, sondern auch das generelle Verständnis von moderner Arbeitsgesellschaft.

Teilzeit ist im Trend ...

Die aktuelle Entwicklung der Teilzeitquote in Deutschland zeigt dabei einen deutlichen Trend: Laut dem Nürnberger Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) überschreitet die Teilzeitquote im zweiten Quartal 2025 erstmals die 40-Prozent-Marke und erreichte einen Rekordwert von 40,1 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der Teilzeitbeschäftigten um 1,3 Prozent, während die Zahl der Vollzeitbeschäftigten leicht zurückging. Interessant ist, dass dieser Anstieg vor allem auf die



2. davon in Teilzeit?

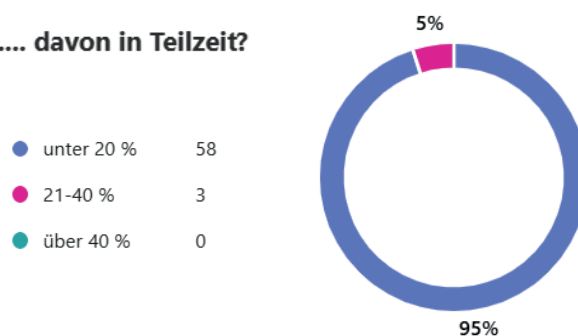


Abb. 2: Fast alle Unternehmen (58 von 61) gaben an, dass weniger als 20 % ihrer Mitarbeitenden in Teilzeit arbeiten. Nur 3 Unternehmen liegen im Bereich 21–40 %. Es gibt keine Angaben für höhere Teilzeit-Anteile. Das zeigt, dass Teilzeit in den meisten Unternehmen nur einen kleinen Anteil ausmacht.

reguläre Teilzeit zurückzuführen ist, während geringfügige Beschäftigungen weiterhin rückläufig sind. Besonders auffällig ist die Teilzeitquote bei Müttern: 68 % aller erwerbstätigen Mütter mit Kindern unter 18 Jahren arbeiteten in Teilzeit, bei Müttern mit Kindern unter 3 Jahren lag der Anteil sogar bei 73 %. Damit ist Teilzeitarbeit für Mütter weiterhin deutlich verbreiteter als für Väter, deren Teilzeitquote mit Kindern unter 18 Jahren bei lediglich 8 % und mit Kindern unter 3 Jahren bei 9 % liegt. Während die Teilzeitquote von Müttern seit 2005 nahezu konstant blieb, stieg die Quote bei Vätern um über 4 Prozentpunkte an. Insgesamt zeigt sich, dass Teilzeitarbeit insbesondere für Mütter nach wie vor eine zentrale Rolle im deutschen Arbeitsmarkt spielt, obwohl die Erwerbstätigkeit von Müttern in den letzten 20 Jahren deutlich gestiegen ist, so das Statistische Bundesamt im Mai 2025.

... und bereits ein fester Bestandteil

Mit rund 17 Millionen Teilzeitbeschäftigten ist Teilzeitarbeit mittlerweile ein fester Bestandteil des deutschen Arbeitsmarktes und längst keine Ausnahme mehr. Die Gesamtzahl der Erwerbstätigen stieg zwar nur leicht, doch die Zahl der Vollzeitstellen liegt bereits über 200.000 unter dem bisherigen Höchststand. Diese Entwicklungen unterstreichen die wachsende Bedeutung flexibler Arbeitsmodelle in Deutschland.

Fazit der UBB Umfrage

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Abschaffung des Rechtsanspruchs auf Teilzeit weder als den Fachkräftemangel fördernd noch mindernd wahrgenommen wird. Die Debatte berührt für die Befragten grundlegende Aspekte des Verhältnisses von staatlicher Regulierung und unternehmerischer Autonomie sowie der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Eine deutliche Mehrheit der Unternehmen sieht die eigentlichen Hebel zur Entschärfung des Fachkräftemangels jedoch außerhalb arbeitszeitrechtlicher Detailregelungen – in strukturellen Reformen und verbesserten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.



Foto: stokete/AdobeStock

Auch ohne Novellierung des ArbZG besteht eine Pflicht zur Zeiterfassung

„Aus § 17 ArbZG könne keine Verpflichtung zur Arbeitszeiterfassung resultieren. Bereits aufgrund der fehlerhaften Benennung der Rechtsgrundlage sei der Bescheid aufzuheben. Außerdem existiere in Deutschland keine gesetzliche Regelung, die eine Arbeitszeiterfassung vorschreibe“, brachte eine Klägerin vor dem Verwaltungsgericht Hamburg gegen einen Verwaltungsakt vor.

VG Hamburg vom 21. August 2024 (Az. 15 K 964/24)

Mit seinem Urteil aus dem Jahr 2024 hat das Verwaltungsgericht Hamburg die wegweisende Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts vom 13. September 2022 (1 ABR 22/21) ausdrücklich bestätigt. Bereits damals hatten die Richter des BAG verbindlich klargestellt, dass Arbeitgeber in Deutschland verpflichtet sind, die gesamte Arbeitszeit ihrer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer systematisch zu erfassen. Rechtsgrundlage ist § 3 Abs. 2 Nr. 1 ArbSchG. Danach hat der Arbeitgeber – im Wege einer unionsrechtskonformen Auslegung – ein geeignetes System einzuführen, mit dem Beginn, Ende und Dauer der täglichen Arbeitszeit verlässlich dokumentiert werden können. Diese Verpflichtung besteht unmittelbar kraft geltenden Rechts und bedarf keiner weiteren Konkretisierung durch den Gesetzgeber.

Im zugrunde liegenden Fall stützte sich die Behörde auf § 22 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 ArbSchG. Diese Vorschrift ermächtigt sie, alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um andauernde Verstöße gegen arbeitsschutzrechtliche Pflichten zu unterbinden. Durch den

behördlichen Vollzug wurde damit klargestellt, dass die Arbeitszeiterfassung praktisch wirksam – und regelmäßig in elektronischer Form – umzusetzen ist. Die Argumentation, es fehle an einer ausdrücklichen Novellierung des Arbeitszeitgesetzes und daher bestehe keine Handlungspflicht, greift folglich nicht mehr. Die Verpflichtung zur Einführung eines Arbeitszeiterfassungssystems ergibt sich bereits aus der bestehenden Rechtslage und ist von Arbeitgebern umzusetzen.

„Diese sich bereits aus dem Gesetz ergebende Dokumentationspflicht ist von der Klägerin – anders als diese geltend macht – auch zu erfüllen. Einer weiteren (gesetzlichen) Umsetzung dieser Pflicht durch den deutschen Gesetzgeber aus Gründen der Klarstellung oder Konkretisierung bedarf es insoweit nicht.“

VG Hamburg vom 21. August 2024 (Az. 15 K 964/24)

Zudem droht bei Nichtbefolgung behördlicher Anordnungen nach entsprechender Aufforderung ein empfindliches Bußgeld. Nach § 25 Abs. 2 ArbSchG kann eine Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße von bis zu 30.000 Euro geahndet werden. Die Durchsetzung erfolgt somit nicht nur deklaratorisch, sondern ist mit einer spürbaren Sanktionsandrohung verbunden. Das VG Hamburg betont damit die Pflicht zur Zeiterfassung, ohne flexible Arbeitszeitmodelle zu verbieten oder der Vertrauensarbeitszeit eine Abesage zu erteilen. Entscheidend ist lediglich, dass die Arbeitszeit messbar sein muss, um den Arbeitsschutz kontrollierbar zu machen.



Foto: Sashkin/Shutterstock

Herausforderungen bei der Umsetzung der BIM-Methode für Verkehrsanlagen

Einführung des ersten standardisierten BIM-Parametrisierungssystems im Bundesfernstraßenbau

Die Umsetzung der BIM-Methode findet inzwischen auch in der Entwicklung des FGSV-Regelwerks statt. Damit die Methode später reibungsfrei im Lebenszyklus und auch in der vertraglichen Abwicklung gelebt werden kann, ist ein einheitliches Verständnis zu grundlegenden Definitionen wie einem einheitlichen Objektkatalog samt zugehöriger Attribuierung der Modelle erforderlich. Eine Grundlage dazu ist das bestehende Technische Regelwerk, das so berücksichtigt werden muss, dass eine spätere Anwendung auch im Bauvertrag möglich ist. Dazu wurden zwei Pilotprojekte initiiert, in denen der Abstimmungskreis zwischen den technischen Anforderungen und der IT-technischen Umsetzung im Objektkatalog des Bundes erprobt wird. Zudem wird aktuell auf ähnlichem Wege der Standardleistungskatalog STLK BIM-fähig umgesetzt. Anhand eines Pilotprojekts für ausgewählte Bereiche des STLK wird gezeigt, wie die künftige Entwicklung aussehen kann und welche Herausforderungen dabei zu lösen sind.

doi.org/10.53184/STA9-2025-1

1. Einleitung

Die Digitalisierung des Planens, Bauens und Betreibens der Bundesfernstraßeninfrastruktur stellt derzeit einen großen Innovationsprozess dar, der mit dem Masterplan Bundesfernstraßen (BMVI 2021) umgesetzt wird. Dabei kommt die Methode Building Information Modelling, kurz BIM, zum Einsatz. Eine solche Vorgehensweise erfordert bezüglich der Datenmodelle eine klare Taxonomie und eine eindeutige Ontologie mit einer zugehörigen

semantischen Beschreibung. Entsprechende Abstimmungen finden übergeordnet auf verschiedenen Ebenen statt, ein relevantes Steuerungsgremium ist die sogenannte Lenkungsgruppe BIM des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), die verschiedene Projektaufträge auf dem Weg zur Umsetzung der BIM-Methode formuliert. Davon ist insbesondere auch das Regelwerk der FGSV insofern betroffen, als es wesentliche Beiträge zur Taxonomie und auch zur Ontologie liefert.

Die mit der Anwendung der BIM-Methode in der Praxis verbundenen Aufgabenstellungen werden in sogenannten Anwendungsfällen beschrieben. Ein relevanter Anwendungsfall (AwF) ist der AwF 110, und zwar u. a. die modellbasierte Erstellung eines Leistungsverzeichnisses. Die Definition dieses Anwendungsfalls ist in einem Grundlagenpapier „BIM-Anwendungsfälle“ beschrieben (DEGES 2023). In der Praxis steht dazu der sogenannte Standardleistungskatalog für den Straßen- und Brückenbau (STLK) zur Verfügung (FGSV 2024). Der STLK ist eine nach Leistungsbereichen gegliederte Sammlung standardisierter, datenverarbeitungsgerechter Texte zur Beschreibung von Standardleistungen im Straßen- und Brückenbau. Dabei werden vorwiegend Bauleistungen beschrieben, aber auch Ingenieurleistungen und in geringem Umfang Lieferleistungen. Der Katalog für den Straßen- und Brückenbau umfasst zurzeit 34 Leistungsbereiche, die laufend aktualisiert werden und in digitaler Form zur Bearbeitung mithilfe spezieller Software (AVA-Programme) oder auch als Buchausgabe erhältlich sind. Der STLK enthält damit verbindliche Standardtexte zur Übernahme in ein Leistungsverzeichnis als Bestandteil der Ausschreibungs- und Vergabeunterlagen für Maßnahmen im

Bundesfernstraßenbau. Dieser Katalog wird vom Querschnittsausschuss QA 6 „Standardleistungskatalog für den Straßen- und Brückenbau“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in Abstimmung mit dem Baulastträger und den Spitzenverbänden der Bauwirtschaft aufgestellt. Er stellt damit eine verbindliche Grundlage für die vertragliche Gestaltung der geforderten Leistung bei Baumaßnahmen dar. Daher liegt es nun in besonderem Interesse bei der Anwendung der BIM-Methode, aufzuzeigen, wie der STLK BIM-gerecht eingesetzt werden kann. Seitens der Lenkungsgruppe BIM des BMDV wurde daher ein Projektauftrag «Standardisiertes BIM-Parametrisierungssystem im Bundesfernstraßenbau» formuliert, der mit der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) verwaltet und koordiniert wird. In diesem Zusammenhang hat die FGSV einen Auftrag für ein Pilotprojekt an das Steinbeis Transferzentrum Infrastrukturmanagement im Verkehrswesen (STZ-IMV) sowie an die RIB Software GmbH erteilt, in dem die Machbarkeit der Umsetzung ausgewählter Leistungsbereiche des STLK mit der BIM-Methode für den AwF 110 aufgezeigt werden soll.

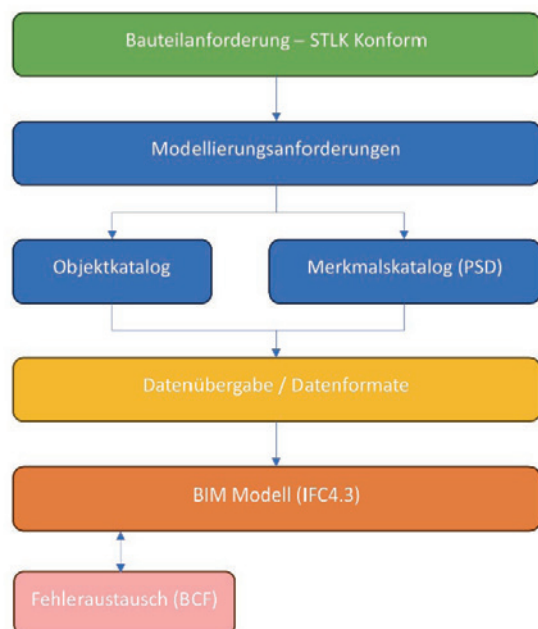


Bild 1

2. Grundlagen

Der STLK vereinheitlicht die zur Beschreibung von Bau- und Lieferleistungen im Straßen- und Brückenbau verwendeten Leistungstexte und dient der rationellen sowie rechtssicheren Erstellung von Verdingungsunterlagen, der Ausschreibung, Vergabe und Vertragsabwicklung. Grundlage sind die Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB), die für den Tiefbau eingeführten bundeseinheitlichen Technischen Regelwerke, insbesondere die Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen, die dazugehörigen Technischen Liefer- und Prüfbedingungen und Merkblätter der FGSV sowie DIN- bzw. EN-Normen. Der STLK ist in „Leistungsbereiche (LB)“ gegliedert, wobei in einem LB die STLK-Texte zusammengefasst sind, die sich unter einem Oberbegriff – wie z. B. „Asphaltbauweisen“ – einordnen lassen.

Standard-Leistungstexte im STLK werden mit einer bis zu 14-stelligen STL-Nummer gekennzeichnet (numerisch verschlüsselt – z. B. 119 122 14 95 70 23). Der Leistungsbereich definiert sich aus einer

dreistelligen „Leistungsbereichs-Nummer“ und der Grundtext aus einer dreistelligen Grundtextnummer. Weitere Stellen dienen der fortlaufenden Nummerierung zum Zugriff auf definierte Textteile. Damit lässt sich der STLK informationstechnisch verarbeiten.

Ein BIM-Modell besteht vereinfacht aus einem geometrischen 3D-Modell, in dem nach einem definierten Schema bzw. einem Objektkatalog einzelne Objekte definiert sind, denen dann Attribute zugeordnet werden. Wenn ein solcher Objektkatalog vergleichsweise offen definiert ist, lassen sich damit flexibel Attribute aus dem Technischen Regelwerk zuordnen. Ein BIM-Modell basiert daher zunächst auf dem IFC-Klassenmodell, die Umsetzung in einen definierten und allgemein verbindlichen Objektkatalog beispielsweise für den Straßenbau ist unerlässliche Bedingung für eine erfolgreiche Anwendung im Bundesfernstraßenbau. Besteht eine solche Definition, kann der aktuelle STLK als Attribute bzw. geeignete Merkmalsgruppen und Merkmale an ein 3D-BIM-Modell angehängt werden. Auf diese Weise kann eine Verbindung zwischen einem einheitlichen BIM-Modell und dem jeweiligen Technischen Regelwerk so erzeugt werden, dass kein Eingriff in die jeweiligen Technischen Regelwerke stattfindet. Dass diese Vorgehensweise funktioniert, wurde bereits in verschiedenen Forschungsprojekten gezeigt, auch wie die Integration und damit Nutzung der vorhandenen Straßendatenbanken erfolgen kann (Stöckner et al. 2022; Hajdin et al. 2022). Entscheidend ist aber für eine Nutzung der Modelle über den Lebenszyklus auch eine weitgehend einheitliche Parametrisierung. Daher ist es Ziel des Projekts, mit der Integration des STLK einen Beitrag zu einer einheitlichen Parametrisierung zu einem vergleichsweise frühen Zeitpunkt zu erzeugen, die dann über die weiteren Phasen des Lebenszyklus fortgeschrieben werden kann. Vorgaben zum grundsätzlichen Aufbau eines BIM-Objektkatalogs sowie von Merkmalsgruppen und Merkmalen bestehen mit dem BIM-Portal und dem Arbeitspapier Objektkatalog (BMDV 2024).

3. Konzeptbeschreibung Pilotprojekt „Parametrisierung Bundesfernstraßenbau“

Um das Ziel der BIM-gerechten Umsetzung des STLK zu erreichen, wurden zunächst der relevante Planungsprozess für den Straßen- und Brückenbau und die jeweils zu beachtenden Technischen Regelwerke hinsichtlich des Informationsbedarfs analysiert. Daraus wurde ein erstes Konzept für die Methodik einer modellbasierten Ausschreibung entwickelt. Als Grundlage dient der aktuelle Standardleistungskatalog für den Straßen- und Brückenbau, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). In der Pilotphase wurden die Leistungsbereiche 112 (Schichten ohne Bindemittel), 113 (Asphaltbauweisen) und 118 (Kunstabauwerke aus Beton und Stahlbeton) betrachtet. Für diese werden in der ersten Untersuchung entsprechende Objektkataloge, Merkmalskataloge, Bauteil- und Modellierungsanforderungen sowie die zukünftige Datenübergabe erarbeitet und festgelegt. Für den Objektkatalog wurde der bestehende Katalog der DEGES als weitere Grundlage verwendet. Die Strukturierungen bleiben erhalten, entsprechende Objekttypen werden ergänzt bzw. auch neu zugeordnet.

Dabei zeigt sich, dass der STLK in seiner derzeit bestehenden Struktur um weitere Klassifizierungen ergänzt werden muss. Nur so kann eine strukturierte Selektion von Bauteilen bezüglich ihrer

Funktionalität gewährleistet werden. Diese Klassifizierungen werden dann zukünftig im sogenannten Merkmalskatalog definiert. Im Katalog der Modellierungsanforderung werden detailliert Mindestbedingungen an Bauteile festgelegt. Dieser gilt zukünftig nicht nur für die geometrische Modellbildung, sondern auch für die Zuweisung von Merkmalen. Die Datenübergabe der Modelle bezieht sich ausschließlich auf Standardformate. Die Gewährung der Herstellerneutralität wird somit sichergestellt. Damit ist die Pilotstudie zunächst für die Anwendung in der DEGES ausgerichtet. Basierend auf diesen Katalogen ergeben sich für die zu liefernden BIM-Modelle an die DEGES entsprechende Mindestanforderungen an die externen Partner. Da diese Anforderungen ohnehin auf dem Technischen Regelwerk beruhen, sind diese Ergebnisse auch auf andere Straßenbaulastträger übertragbar, auch bei unterschiedlicher Softwarelandschaft, soweit diese IFC-kompatibel ist.

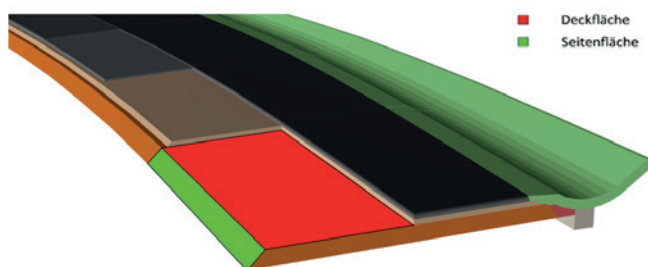


Bild 2

4. Bauteil- und Modellierungsanforderungen

BIM-Modelle spiegeln grundsätzlich ein dreidimensionales Bild der Planung wider. Alle Objekte bzw. Bauteile müssen entsprechenden Anforderungen bezüglich ihrer Geometrie und Merkmale genügen, damit BIM-Modelle für den BIM2AVA-Prozess nutzbar bzw. auswertbar sind. Neben der geometrischen Modellierung spielen ebenso die Objekttypen und die Merkmalsbeschreibungen eine tragende Rolle (siehe Bild 1).

Basierend auf der Geometrie, also in welcher geometrischen Art und Weise ein Objekt modelliert ist, lassen sich für die späteren Prozesse auf Basis von standardisierten Berechnungsformeln die Mengen berechnen. Objektbeschreibungen hingegen lassen eine eindeutige Selektion des Objekts zu. Ein bestimmtes Objekt kann somit von anderen Objekten eindeutig unterschieden und seiner richtigen Leistungsposition zugeordnet werden.

Die erforderlichen Schichten eines Straßenbaumodells sind zwingend als 3D-Körper zu modellieren. Nach welcher Methodik und welches CAD-System eingesetzt wird, ist dem Anwender vorbehalten. Dies gilt in gleicher Art und Weise auch für ein Brückenmodell. Der Modellierer gewährt mit der Abgabe seines Modells dessen Richtigkeit und Genauigkeit. Auf Basis dieses Modells werden mit dem Standard-BIM-Parametrisierungssystem die Mengen und die Ausschreibungspositionen ermittelt.

Eine entsprechende Modellrichtlinie, wie detailliert das Modell aufgebaut sein muss, beispielsweise mit welchen Farben die Schichten einer Straße dargestellt oder welche Fahrstreifen separat modelliert werden müssen (siehe Bild 2), wurde in der Pilotstudie ebenfalls behandelt.

5. Anwendung des Objektkatalogs

Ein vollständiges digitales Modell der Straßeninfrastruktur bringt erhebliche Vorteile für den jeweiligen Straßenbaulastträger über den gesamten Lebenszyklus. Daher wurden bereits frühzeitig Straßendatenbanken bzw. Straßeninformationsbanken aufgebaut. Die aktuellen Datenmodelle für die Verkehrsinfrastruktur werden in der sogenannten Anweisung Straßen Informationsbank (ASB) (BASt 2023) sowie Anweisung Straßen Informationsbank für Bauwerke (ASB-ING) (BASt 2023a) definiert. Darin sind dem Grunde nach die Ontologie sowie Merkmalsgruppen und Merkmale definiert. Das grundlegende Netzmodell ist ein Knotenkantenmodell, an das verschiedene Elemente wie beispielsweise Linienobjekte wie Querschnittstreifen links und rechts an einer Kante angehängt werden. Damit kann ein grobes 2D-Modell beschrieben werden, das über weitere Eigenschaften wie beispielsweise die Angabe einer Schichtdicke zu einer Art angenähertem 3D-Modell umgesetzt werden kann. Diese Beschreibungsmethodik liefert ein eher grobes Abbild der Infrastruktur, was aber für die meisten Anwendungen ausreichend ist. Die Stärke der ASB-Systematik liegt aber in der anschließenden Beschreibung der Eigenschaften der Infrastruktur, die äußerst umfassend alle Datenanforderungen bedienen kann. Einschränkend muss aber erwähnt werden, dass den anwendenden Straßenbauverwaltungen viele Freiheiten bei der Formulierung der Daten im Hinblick auf Genauigkeit eingeräumt werden, was dann im Detail doch zu unterschiedlichen Datenmodellen in einzelnen Straßenbauverwaltungen führt. Die semantische Umsetzung ist im Objektkatalog Straße OKSTRA (BASt 2023b) beschrieben, was die Vorgaben an die Datenmodellierung beinhaltet. Ähnlich funktioniert die ASB-ING, in der Bauwerke gemäß ihren einzelnen Objekten beschrieben werden. Diese Standards sind verbindlich für den Bereich der Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) eingeführt und werden auch von den Landesstraßenbauverwaltungen im Bereich ihrer Zuständigkeiten umgesetzt. Damit kann festgestellt werden, dass das gesamte sogenannte klassifizierte Straßennetz im Wesentlichen einem einheitlichen Standard folgt.

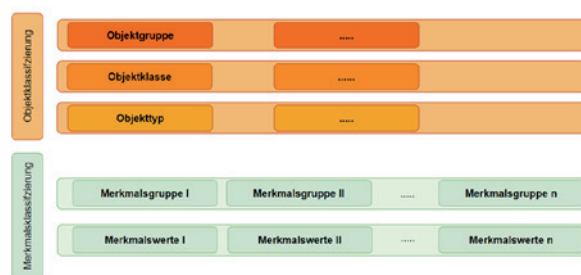


Bild 3

Auch wenn damit hochspezialisierte IT-Systeme zur Verfügung stehen, sind diese in der Praxis über verschiedene Anlagenbestandteile nur bedingt für einen durchgängigen Datenaustausch geeignet. Der Verkehrswegebau steht nicht für sich allein: in den heute komplexen Baumaßnahmen müssen unterschiedliche Anlagenbestandteile zu einem einzelnen Modell verschnitten werden. In der Praxis führt dies zu jeweils unterschiedlichen Konzepten der Datenmodellierung und damit zu speziellen Systemen für die jeweiligen ingenieurtechnischen Aufgaben. Erschwerend hinzu kommen unterschiedliche Zuständigkeiten im Bereich der Lebenszyklusphasen „Planen, Bauen, Erhalten und Betreiben“. Hier setzt nun aktuell die BIM-Methode an. Zwar sind die bisherigen Standards in Deutschland gesetzt, sie dürfen aber als inhaltliche

Grundlage für die Anwendung von BIM-Modellen gelten. Die BIM-Methode kann diesen Standard aufgreifen, ermöglicht aber darüber hinaus eine medienbruchfreie Kollaboration zwischen den verschiedenen Prozessbeteiligten vor allem auch durch das Zusammenführen und Prüfen verschiedener Teilmodelle, beispielsweise Bauwerke und Fahrbahn in einem Modell.



Bild 4

Um nun ein medienbruchfreies Arbeiten nach der BIM-Methode zu ermöglichen, ist ein einheitlicher Objektkatalog samt zugehöriger Parametrisierung zwingende Voraussetzung. Dies bedeutet, die Vorgaben des Technischen Regelwerks in ein Beschreibungssystem zu überführen, das die Anwendung in BIM-Projekten erlaubt. Die Grundlagen und Anforderungen an einen einheitlichen Objektkatalog sind in einem Rahmendokument Objektkatalog BIM-Bundesfernstraßen (BMDV 2024) getätigt. Enthalten sind Aussagen zum Aufbau und zur Anwendung eines Objektkatalogs, Mustermustermodelle für Brücken und Straßen sowie Aussagen zur Einbindung in das BIM-Portal des Bundes. Die damit verbundenen Vorgaben ebenso wie die dort formulierten Strukturierungen wurden als Grundlage für das Projekt gesetzt. Die Objektklassifizierung selbst wird in drei Ebenen vorgenommen, dies sind Objektgruppe, Objektliste und Objekttyp (siehe Bild 3). Die Objektgruppe fasst nach (BMDV 2024) Objekte zu relevanten, gemeinsamen und übergeordneten Gruppen zusammen und stellt die erste Gliederungsebene aller Fachmodelle für die Klassifizierung dar. Die Objektklasse beschreibt die Art des Objekts und dient als zentrale Information zur alphanumerischen Beschreibung und Identifikation von Objekten. Der Objekttyp dient zur Klassifizierung von Objekten einer gemeinsamen Objektklasse auf der dritten Ebene. Daran werden dann Merkmalsgruppen und Merkmalswerte angehängt (siehe Bild 4).

Die fachliche Umsetzung wird derzeit nach dieser Klassifizierung in einem einheitlichen Objektkatalog vorgenommen, der dann später auf dem BIM-Portal des Bundes veröffentlicht wird. Diesbezügliche Abstimmungen und Anpassungen laufen derzeit außerhalb dieses Projekts zwischen den beteiligten Stellen und sind zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Die Grundstruktur ist aber damit bekannt und kann in der vorliegenden Arbeit verwendet werden. Grundsätzlich sollen aber die Anforderungen aus dem Technischen Regelwerk, hier sowohl für den Straßenoberbau als auch für Brückenbauwerke, berücksichtigt werden. Nach gemeinsamer Einschätzung ist der aktuelle Entwicklungsstand für Bauwerke weitestgehend abgeschlossen, während für den Straßenoberbau noch Abstimmungsbedarf besteht. Dabei wurden im vorliegenden Projekt zwei grundlegende Varianten diskutiert:

Aus dem aktuellen Entwicklungsstand kann abgeleitet werden, dass die Definition der im Technischen Regelwerk benannten Schichten in der dritten Ebene, also dem Objekttyp, vorgenommen wird. Damit würden bereits bauweisenspezifische Beschreibungen, wie z. B. der Typ Kiestragschicht – wie dies in den ZTV SoB (FGSV 2020) benannt wird – einen Objekttyp darstellen. Wenn

man dies gemäß dem Technischen Regelwerk des Straßenbaus umsetzen würde, würde man eine Struktur gemäß Bild 5 erhalten. Es wurden die Schichttypen im aktuellen Arbeitsstand des im BIM-Portal hinterlegten Katalogs ergänzt, die im Technischen Regelwerk und damit im STLK ebenfalls gelistet sind. Diese recht einfache Vorgehensweise stößt in der Abstimmung aber immer wieder auf Probleme. So wäre z. B. zu diskutieren, ob eine Oberflächenbehandlung ein eigenes Objekt darstellt, oder eher ein Merkmal der dort vorhandenen Deckschicht ist.

Objektgruppe	Objektklasse	Objekttyp
Oberbau		
Aufbauschicht		
	Asphaltdeckschicht	ZTV Asphalt
	Asphaltbinderschicht	
	Asphalttragschicht	
	Frostschuttschicht	ZTV SoB
	Kiestragschicht	
	Schottertragschicht	
	Deckschicht ohne Bindemittel	
	Tragschichten mit hydraulischen Bindemitteln	ZTV Beton
	Hydraulisch gebundene Tragschicht	
	Betontragschicht	
	Fahrbahnplatte aus Beton	
	Oberflächenbehandlungen - OB	ZTV BEA
	Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise	
	Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise	

Bild 5

Ein zweiter Weg könnte sein, lediglich Grundtypen der Schichten im Objekttyp aufzunehmen, die in jeder der bekannten Bauweisen vorkommen, und die materialspezifischen Eigenschaften dann in den Merkmalsgruppen abzubilden. Beispielsweise wäre als Objekttyp dann lediglich eine ungebundene Schicht definiert zu finden, die Zuordnung der Schichtart Kiestragschicht nach ZTV SoB wäre dann als Merkmal zugeordnet. Diese Variante ist in Bild 6 dargestellt.

Objektgruppe	Objektklasse	Objekttyp
Oberbau		
Aufbauschicht		
		Deckschicht
		Binderschicht
		Tragschicht
		Ungebundene Schicht
Planum		

Bild 6

Im Rahmen des vorliegenden Pilotprojekts wurde entschieden, die erste Variante weiterzuführen, da diese am ehesten den bisher bekannten Überlegungen aus dem Objektkatalog des BIM-Portals entspricht. Sollte mittelfristig die zweite Variante zur Anwendung kommen, wäre lediglich eine Umsortierung zwischen Objektklassifizierung und Merkmalsgruppen notwendig. Das Aufstellen der zugehörigen Merkmalsgruppen und Merkmale ist dann recht klar, da es sich bei einer Umsetzung des STLK nur um die dort hinterlegten textlichen Beschreibungen der Angaben und Texte im Leistungsverzeichnis handelt.

6. Aufbau des Merkmalskatalogs

Die Objektmerkmale, auch unter dem Fachbegriff PropertySets (Psets) bekannt, beziehen sich auf die Struktur des Ausschreibungskatalogs STLK der FGSV. Die Benamungen und die entsprechenden Wertebereiche werden aus dessen Struktur weitgehend übernommen.

Bezüglich einer sinnhaften Struktur für die Parametrisierung eines BIM-Modells wird auf Basis der einzelnen Leistungsbereiche eine Neuklassifizierung vorgenommen.

Die Objektmerkmale, auch Objektbeschreibungen genannt, richten sich streng nach dem aktuellen Ausschreibungskatalog STLK der FGSV. Hierfür werden zukünftig hierarchische Unterscheidungen entsprechend der Art der Baumaßnahme sowie nach den einzelnen Gewerken, Objektgruppen und Objekttypen vorgenommen. Der Merkmalskatalog könnte dann in Form des Standardformats PSD externen Dienstleistern zur Verfügung gestellt werden.

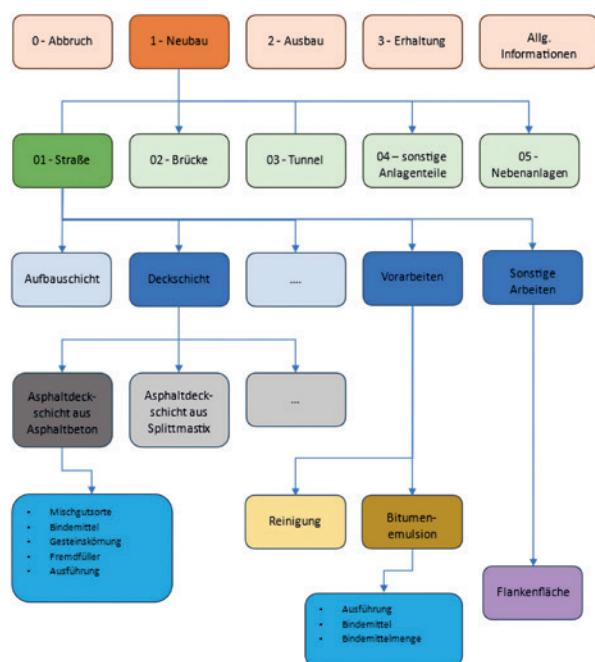


Bild 7

Folgende Sachverhalte für die Merkmalsdefinition sind vorgegeben und einzuhalten:

- Für alle Merkmale der entsprechende Formattyp (String, Dezimal, Integer, Datum oder Boolean),
- Für Merkmale des Formattyps String die zulässigen Werte (als Bedingung),
- Für Merkmale des Formattyps Dezimal oder Integer der IFC-Einheitentyp (als zusätzliche Kennung) und optional ein definierter Wertebereich (als Bedingung),
- Für Merkmale des Formattyps Boolean der Wertebereich „ja“ oder „nein“,
- Optional kann für ein Merkmal ein Kommentar definiert sein,
- Keine Verwendung von Sonderzeichen oder Umlauten, wie beispielsweise ä, ü oder ö.

Um eine erfolgreiche Umsetzung im Rahmen einer BIM-Ausschreibung nach STLK zu gewährleisten, muss dies zukünftig von allen externen Dienstleistern mit ihrer Software umsetzbar sein.

Um nicht für jeden Leistungsbereich des STLK eine separate Pset-Struktur aufzubauen und dessen Struktur detailliert abbilden zu müssen, ist es notwendig, eine Vereinheitlichung zu finden. Daher ergeben sich folgende hierarchische Strukturen:

- Hierarchiestufe 1 – Art der Baumaßnahme + allgemeine Projektinformationen

- Hierarchiestufe 2 – Gewerke
- Hierarchiestufe 3 – Objektgruppe, Vorarbeiten und sonstige Arbeiten
- Hierarchiestufe 4 – Objekttyp
- Hierarchiestufe 5 – Objektmerkmale.

Durch diesen Aufbau wird gewährleistet, dass jedes Bauteil von anderen Bauteilen eindeutig unterschieden und trotzdem seinem Leistungsbereich zugeordnet werden kann. Die jeweiligen Merkmale und deren Ausprägungen ergeben sich aus den Vorgaben der Ausschreibungstexte des STLK. Die Benamungen derer werden hier weitgehend übernommen. Dies ist beispielhaft in Bild 7 gezeigt.

7. Modellierungsanforderungen

Jedes gelieferte Modell muss den definierten Modellanforderungen entsprechen. Hierfür gelten zum einem die gesetzte Anforderung an das geometrisch korrekte Bild, zum anderen an eine thematisch korrekte und definierte Bauteilbeschreibung. Grundlegend dabei ist zunächst die Verwendung eines gleichen Koordinatensystems mit Standardeinheiten.

Alle Objekte bzw. Bauteile für die Straßen und die Ingenieurbauwerke sind dreidimensional zu modellieren. Sie müssen in ihren Dimensionen die wahren planerischen Gegebenheiten widerspiegeln und sind als geometrisch korrekte in sich geschlossene 3D-Objekte zu übergeben. Alle gelieferten Bauteile müssen einem eindeutigen IFC-Objekttyp und IFC-Geometrietyp zugeordnet sein und dürfen weiterhin nicht als sogenannte Kindobjekte (part of composite) übergeben werden (Tabelle 1).

Im Pilotprojekt wurden zudem weitere Anforderungen an die Exaktheit der zuliefernden Modelle formuliert. Im Nachfolgenden werden einige davon stichpunktartig genannt:

- Exakte Ausprägung der Schichtstärken inklusive ihrer Neigungen für alle Schichten,
- Berücksichtigung eventuell auftretender Planungsknicke,
- Exakte Ausprägung von seitlichen Überständen der Schichten und Flankenneigungen,
- In sich geschlossene Volumenkörper,
- Farbliche Ausprägung basierend auf den Vorgaben,
- Annäherungsweise genaue 3D-Objekte im Kurvenbereich,
- Aufteilung der einzelnen Schichten basierend auf einer vorgegebenen Stationierung, d. h. es sind beispielsweise für eine 1 km lange Straße für jede Schicht kein komplettes 3D-Objekt, sondern Teilobjekte zu erzeugen,
- Detaillierte Modellierung von Einmündungen, Kreuzungen, Kreisverkehren, Abfahrten, Ausfahrten, Überholspuren usw.,
- Sichtbare Überschneidungen sind zwingend zu vermeiden,
- Jede Fahrtrichtung und jeder Fahrstreifen ist separat zu modellieren,
- Seitliche Schichten, wie Böschungen, Bankette oder Auffüllungen, und etwaige Mittelstreifen mit den dazugehörigen Schichten sind getrennt voneinander für jede Fahrtrichtung zu modellieren,
- Andeckungen an Banketten, Mulden und Böschungen sind getrennt voneinander zu modellieren.

Jedes modellierte Objekt muss bezogen auf seine Objektgruppe und seinen Objekttyp mit entsprechenden Objektmerkmalen ausgestattet sein. Alle zwingend notwendigen Merkmale werden in einem Anforderungskatalog aufgelistet.

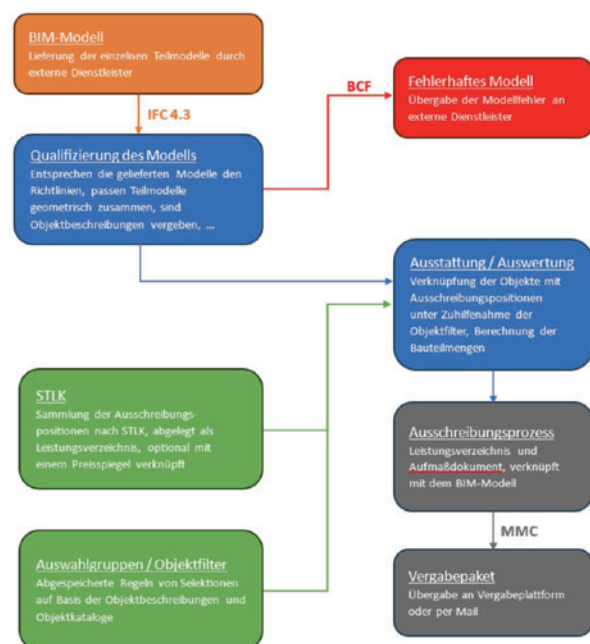


Bild 8

Im nachfolgenden Beispiel wird dies für eine Deckschicht betrachtet. Nach den RStO 12/24 (FGSV 2024a) soll eine Schnellstraße geplant werden. Demnach ergeben sich daraus die Belastungsklasse, die erforderliche Dicke des frostsicheren Aufbaus und daraus wiederum der Schichtenaufbau und die entsprechenden Schichtarten. Materialspezifische Zuordnungen ergeben sich dann aus dem weiteren zugehörigen Technischen Regelwerk. Somit ergeben sich objektrelevante und projektrelevante Merkmale. Zu den projektrelevanten Merkmalen zählt die Merkmalsgruppe „Allgemeine Informationen“. Diese sind für alle Objekte gültig. Die objektrelevanten Merkmale gelten nur für das entsprechende Objekt. Ebenfalls wichtige Informationen sind die auszuführenden Maßnahmen für eventuelle Vor- und Nacharbeiten. Ein modelliertes Objekt kann somit zu mehreren relevanten und notwendigen Leistungspositionen führen. Die objektrelevanten Merkmale besitzen ihre Gültigkeit nur für das entsprechende Objekt. Die festgelegten Merkmale der Merkmalsgruppe werden als Pset des Objekttyps geschrieben.

Sämtliche Modelle müssen dem Standardformat IFC4.3 und dessen Formatbeschreibung entsprechen. Modellfehler, welche bei der Modellüberprüfung hervortreten, werden dann wie mit der BIM-Methode gewohnt an die externen Dienstleister in Form des BCF-Formats übergeben. Neben dem korrigierten Modell führt dies zur Übergabe einer korrigierten bzw. aktualisierten Fehleraustauschdatei in Form des BCF-Formats. Das Verfahren wurde exemplarisch erfolgreich mit den Modellierungs- und Prozessvorgaben der DEGES und dem Softwareprodukt RIB iTWO getestet. Es sei darauf hingewiesen, dass die Projektergebnisse herstellerneutral zur Verfügung stehen werden, damit eine Umsetzung auch in anderen Softwareprodukten möglich ist, soweit diese IFC4.3 verarbeiten können. Der Prozess der Modellauswertung und die sich daraus ergebenden Resultate sind in Bild 8 dargestellt.

8. Weitere Vorgehensweise

Mit dem Pilotprojekt konnte für die Leistungsbereiche 112, 113 und 118 des StLK gezeigt werden, wie eine BIM-gerechte Umsetzung erfolgen kann und modellbasiert entsprechende Leistungsbereiche erzeugt werden können. Dies erfordert eine Reihe von Festlegungen bezüglich des Objektkatalogs sowie die Vorgaben zur Parametrisierung. Auch wenn sich das Pilotprojekt nun zunächst an den Vorgaben der DEGES orientiert, ist es aber auch auf andere Straßenbaulastträger skalierbar. Um dies zu ermöglichen, wird in der Abschlussphase des Projekts ein herstellernerutrales Lasten- und Pflichtenheft erstellt, um die Vorgehensweise transparent und nachvollziehbar zu beschreiben. Zudem soll im Kontext des Masterplans Bundesfernstraßen ein Praxisdokument erstellt werden, in dem Grundlagen und Vorgehensweise ebenfalls beschrieben werden. Damit sind jedoch keine Vorgaben zur späteren Definition des Objektkatalogs verbunden; eine Anpassung an eine später veränderte Festlegung sollte vergleichsweise einfach umsetzbar sein.

Erstveröffentlichung in der Straße und Autobahn, Ausgabe September 2025:
www.kirschbaum.de/fachzeitschriften/strasse-und-autobahn

Verfasser

Prof. Dr.-Ing. Markus Stöckner

markus.stoeckner@stw.de

Sven Kuder, M. Eng.

sven.kuder@stw.de

Steinbeis-Transferzentrum
Infrastrukturmanagement im
Verkehrswesen
Willy-Andreas-Allee 19
76131 Karlsruhe

M. Sc.-Ing. Reza Gharavi

gharavi@deg.es.de

Dipl.-Ing. Andreas Salzer

salzer@deg.es.de

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Zimmerstraße 54
10117 Berlin

Dipl.-Ing. Mario Kirste

mario.kirste@rib-software.com

Dipl.-Ing. Andreas Dieterle

andreas.dieterle@rib-software.com

RIB Software GmbH
Epplestraße 225, Haus 2
70567 Stuttgart

Literaturverzeichnis

- BAST (2023): Anweisung Straßeninformationsbank – ASB (Version 2.04). Bergisch Gladbach. Abgerufen am 19.7.2023 von www.bast.de/DE/Publikationen/Regelwerke/Verkehrstechnik/Unterseiten/V-ASB.html
- BAST (2023a): Anweisung Straßeninformationsbank für Ingenieurbauten, Teilsystem Bauwerksdaten (ASB-ING). Bergisch Gladbach. Abgerufen am 19.7.2023 von www.bast.de/DE/Publikationen/Regelwerke/Ingenieurbau/Erhaltung/ASB-ING.html
- BAST (2023b): OKSTRA®, Objektkatalog für das Straßen- und Verkehrswesen. Bergisch Gladbach. Abgerufen am 19.7.2023 von www.okstra.de
- BMDV (2024): Objektkatalog; Rahmendokument, Version 1.0. (B. f. Verkehr, Hrsg.) Berlin. Abgerufen am 1.5.2024 von www.bim-bundesfernstrassen.de/fileadmin/user_upload/Rahmendokumente/bim-rd-objektkatalog.pdf
- BMVI (2021): Masterplan BIM Bundesfernstraßen: Erläuterung zu den Rahmendokumenten 1.0. Berlin, 2021. Berlin
- DEGES (2023): BIM-Anwendungsfälle, Version 3.01. Berlin. Abgerufen im Februar 2024 von www.deg.es.de/wp-content/uploads/2023/07/BIM-Anwendungsfaelle_V301.pdf?type=original
- FGSV (2020): Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Schichten ohne Bindemittel im Straßenbau, ZTV SoB-StB 20. FGSV Verlag, Köln
- FGSV (2024): Standardleistungskatalog für den Straßen- und Brückenbau (STLK). FGSV Verlag, Köln 2024
- FGSV (2024a): Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012/Fassung 2024. FGSV Verlag, Köln
- Stöckner, M.; Hajdin, R.; König, M.; Gavin, K.; Liu, L.; Schiffmann, F.; Brow, I. (2022): Exchange and exploitation of data from Asset Management Systems using vendor free format. Karlsruhe. Abgerufen am 1.5.2024 von www.cedr.eu/docs/view/6331bfa035f3a-en
- Hajdin, R.; Blumenfeld, T.; Grossauer, K.; König, M.; Liu, L.; Schiffmann, F.; Stöckner, M.; Stöckner, U.: (2022): BIM-Erweiterung durch Implementierung der Nutzung baustofftechnischer Daten von Straßen und Brücken im AMS (BIM4AMS). Österreichische Forschungsförderungs-Gesellschaft (FFG). Wien. Österreich

In der Baukrise zeigt sich die Stärke der Gemeinschaft

Selten lagen Rückblick und Zukunft so nah beieinander wie in diesen Monaten. Mit ihren Geschäftsberichten 2024/2025 dokumentiert die Kalksandsteinindustrie eine Phase, die für die Baustoffbranche zu den schwierigsten der jüngeren Geschichte zählt und zugleich ein Jubiläum, das Mut macht: Der Bundesverband Kalksandsteinindustrie e. V. feierte 2025 sein 125-jähriges Bestehen.

Die veröffentlichten Geschäftsberichte des Bundesverbands Kalksandsteinindustrie e.V., der Forschungsvereinigung Kalk-Sand e.V. und der Kalksandstein-Dienstleistung GmbH machen sichtbar, wie eng die Bereiche Interessenvertretung, Technik, Forschung, Qualitätssicherung und Kommunikation zusammenwirken.

Die Wohnungsbaukrise hat mittlerweile das vierte Jahr erreicht und hinterlässt deutliche Spuren. Auf die Halbierung der Genehmigungszahlen im Wohnungsneubau folgte ein deutlicher Rückgang der Produktion. 2024 sank der Steinabsatz der Kalksandsteinindustrie um weitere 18,25 Prozent auf 1,25 Milliarden Vol.-NF (rund 2,8 Mio. m³). Für 2025 erwartet die Branche angesichts der weiterhin schwierigen Rahmenbedingungen lediglich eine Abbremsung der Talfahrt. Trotz allem war Kalksandstein auch im 12. Jahr in Folge unangefochtener Marktführer im dringend benötigten mehrgeschossigen Wohnungsbau. Bei rund 34 Prozent der im Jahr 2024 fertiggestellten 12.663 Wohngebäude mit drei oder mehr Wohneinheiten kam er zum Einsatz. Vor allem dort, wo bezahlbarer Wohnraum entsteht und gesellschaftliche Stabilität mitgebaut wird.

„Gemeinsam ist besser als allein“ – 125 Jahre Geschichte als Zukunftsversprechen!

Was die Kalksandsteinindustrie seit jeher auszeichnet, sind nicht nur die Produkte, sondern auch das dahinterliegende Prinzip des gemeinschaftlichen Zusammenhalts. Schon im Jahr 1900 entstand aus dem gemeinsamen Anspruch der Unternehmer an Qualität und Standards unsere Verbandsorganisation. Heute ist sie Netzwerk, Koordinationsstelle und Sprachrohr einer ganzen Branche.

In einer Zeit, in der Bauwirtschaft und Baustoffindustrie unter enormem Druck stehen, wird diese Gemeinschaft zum Standortvorteil: Erfahrungen werden geteilt, Lösungen gemeinsam entwickelt und Innovationen schneller in die Praxis umgesetzt.

Vorwettbewerbliche Forschung: Klimaneutralität als gemeinsames Ziel

Ein besonderes Merkmal der Kalksandsteinindustrie ist die gemeinschaftliche vorwettbewerbliche Praxisforschung, organisiert über die Forschungsvereinigung Kalk-Sand e.V. Mit durchschnittlich rund zehn Praxis-Forschungsprojekten pro Jahr arbeitet sie daran, die Prozesse und Produkte der Branche weiter zu optimieren und die Transformation zu einer klimaneutralen Produktion voranzutreiben. Dass dieser Weg Wirkung zeigt, belegt die Entwicklung seit dem Jahr 1990: Die CO₂-Emissionen konnten in diesem Zeitraum bereits um 41 % reduziert werden. Wegweisende Projekte im Berichtszeitraum sind der Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) zur signifikanten Reduktion des Energieverbrauchs während der Autoklavierung, die Erprobung von alternativen Bindemitteln als Ersatz für CO₂-intensiven Branntkalk und die Entwicklung multifunktionaler Filter aus Mauerwerksbruch zur Aufbereitung von Niederschlagsabflüssen.

Für Geschäftsführer Roland Meißner ist klar: „Auch wenn die wirtschaftliche Lage in der Baustoffindustrie weiterhin äußerst angespannt ist – die Wohnungsbaukrise trifft auch die Kalksandsteinindustrie mit voller Wucht – sehen wir ein leichtes Licht am Horizont. Wenn die Politik jetzt entschlossen handelt, kann der Wohnungsbau wieder in Fahrt kommen. Entscheidend sind weniger Bürokratie, eine verlässliche Förderkulisse und ein klares politisches Bekenntnis zum dringend benötigten Neubau. Dann haben wir die Chance, aus der Talsohle in einen nachhaltigen Aufschwung zu kommen!“

Die Geschäftsberichte 2024/2025 stehen online zum Download bereit: www.kalksandstein.de



Foto: Bundesverband Kalksandsteinindustrie e.V.

Die Geschäftsberichte 2024/25 der Kalksandsteinindustrie dokumentieren eine Phase, die zu den ökonomisch schwierigsten der gesamten Baustoffindustrie seit dem Zweiten Weltkrieg gehört. Sie stehen unter www.kalksandstein.de zum Download bereit.



Foto: exenize/AdobeStock

Erster Wohnungsmarktbericht von empirica: Keine Besserung in Sicht

Angebotsmieten steigen moderat weiter, Kaufpreise stagnieren

Das unabhängige wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Forschungs- und Beratungsinstitut empirica hat seinen ersten Wohnungsmarktbericht veröffentlicht. Er liefert einen umfassenden Ausblick auf den Wohnungsmarkt 2026. Im Fokus der Studie stehen Nachfrage, Angebot und Preisentwicklungen. Der Neubau ist kollabiert, während die Mieten steigen. Trotz stagnierender Bevölkerungszahlen wird die Wohnraumknappheit weiter zunehmen. Die hohen Zinsen lassen die Kaufpreise erneut stagnieren.

Wohnungsnachfrage bleibt trotz sinkender Bevölkerungszahl hoch

Die fortschreitende Haushaltsverkleinerung führt dazu, dass die Wohnungsnachfrage weiter steigt. Die jährliche Neubauanachfrage liegt derzeit bei rund 225.000 Wohnungen und wird erst nach 2030 leicht anwachsen, auf bis zu 260.000 bis 270.000 Wohnungen. Diesem Bedarf steht ein zu geringes Neubauvolumen gegenüber. Nach dem starken Einbruch infolge des Zinsanstiegs wurden 2025 bundesweit nur noch rund 190.000 Wohnungen fertiggestellt. Für 2026 ist mit nochmals niedrigeren Fertigstellungen zu rechnen.

Negativrekord bei Fertigstellung von Ein- und Zweifamilienhäusern

Der Rückgang der Fertigstellungen ist bundesweit und bei allen Gebäudetypen vergleichbar stark gewesen. Da allerdings der Wohnungsbauboom der 2010er-Jahre vollständig am Ein- und Zweifamilienhausbau vorbeiging, erreichten die Fertigstellungen dort ein historisches Minimum. Noch nie seit Gründung der Bundesrepublik wurden weniger Ein- und Zweifamilienhäuser gebaut als 2024. Dieser Negativrekord wird im Jahr 2025 nochmals unterboten worden sein.

Den Tiefpunkt haben aber vermutlich die Zahl der genehmigten Wohnungen erreicht. Im Jahr 2025 dürften mit rund 230.000 Wohnungen mehr Wohnungen genehmigt worden sein als 2024 mit rund 215.000 Wohnungen. Auf Grund der derzeitigen Rahmenbedingungen gehen die Autoren von einer Bodenbildung aus, nicht aber vom Beginn eines neuen Wohnungsbauzyklus.

Neubaumieten auf neuem Normalniveau

Kaufpreise und Mieten für Neubauwohnungen werden maßgeblich durch Bau- und Grundstückskosten bestimmt. Zur Kostendeckung müssen in westdeutschen Großstädten die Neubaumieten inzwischen rund 20 Euro pro Quadratmeter betragen. Dieses Niveau stellt keinen kurzfristigen Preisausreißer dar, sondern den neuen marktwirtschaftlichen Gleichgewichtspreis, so die Einschätzung von empirica. Derzeit wird dieses Niveau aber erst an einigen Standorten (München und Umland, Frankfurt/Main, Hamburg) erreicht, so dass sich Neubauprojekte in der Breite noch nicht lohnen.

Bestandsmieten steigen weiter

Auch die Angebotsmieten für Bestandswohnungen ziehen weiter an. Nach einem bundesweiten Anstieg von 4,4 Prozent im Jahr 2025 ist für 2026 mit weiteren Zuwächsen von drei bis vier Prozent zu rechnen. „Die Angebotsmieten für Bestandswohnungen folgen mit einem gewissen Abstand zeitlich und im Niveau der Entwicklung der Neubaumieten. Angesichts von 20 Euro Neubaumieten werden die Angebotsmieten für Bestandswohnungen in westdeutschen Großstädten auf 15 bis 16 Euro pro Quadratmeter steigen, in mittleren Städten von 13 bis 14 Euro. Während diese Werte in den Metropolen bereits weitgehend erreicht sind, stehen in vielen Mittelstädten noch spürbare Anpassungen bevor“, erläutert Prof. Dr. Harald Simons, Mitglied des Vorstands empirica.



Foto: Thomas Imo/phototek/Deutscher Bundestag

Unternehmen stellen Bundesregierung schlechtes Zeugnis aus

Die wirtschaftspolitische Bilanz der Bundesregierung wird von deutschen Unternehmen überwiegend kritisch beurteilt. Dies zeigt eine aktuelle Auswertung der ifo Konjunkturumfragen vom Januar 2026, an der sich rund 6.300 Unternehmen aus allen Wirtschaftsbereichen beteiligt haben. Die Gesamtbewertung der Wirtschaftspolitik liegt bei einer Durchschnittsnote von 4,2 und damit im Bereich „ausreichend bis mangelhaft“. Auffällig ist dabei, dass sich die Bewertungen über nahezu alle Politikfelder und Branchen hinweg ähneln – positive Ausreißer sind nicht erkennbar.

Auch die Bauwirtschaft ordnet sich in dieses Gesamtbild ein. Die befragten Bauunternehmen vergeben für die Wirtschaftspolitik insgesamt ebenfalls eine Durchschnittsnote von 4,2. Unterschiede zu Industrie, Handel oder Dienstleistungen fallen nur gering aus. Damit wird deutlich: Die Skepsis gegenüber den wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen ist kein branchenspezifisches Phänomen, sondern zieht sich durch die gesamte Wirtschaft.

Die Unternehmen bewerten insbesondere die Sozial- und Rentenpolitik kritisch; diese erhält mit einer Durchschnittsnote von 4,6 die niedrigste Bewertung. Die Finanzpolitik sowie die Infrastruktur- und Digitalisierungspolitik werden ebenfalls negativ beurteilt und liegen jeweils bei etwa 4,0. Trotz des Sondervermögens und der damit verbundenen zusätzlichen Auftragsmöglichkeiten wird das Gesamtergebnis als wenig zufriedenstellend eingeschätzt.

Die Auswertung zeigt zudem, dass Unternehmen differenziert urteilen. Betriebe mit einer aktuell guten Geschäftslage oder positiven Erwartungen bewerten die Wirtschaftspolitik zwar etwas günstiger, bleiben insgesamt jedoch ebenfalls kritisch. Eine selbsttragende wirtschaftliche Aufbruchsstimmung ist aus Sicht der Unternehmen bislang nicht erkennbar. Die wirtschaftliche Entwicklung wird weiterhin als schleppend beschrieben, insbesondere in Industrie und Bau, während der Dienstleistungssektor die Schwäche nur teilweise ausgleichen kann.

Ein besonders aufschlussreicher Teil der Befragung betrifft die offenen Reformwünsche der Unternehmen. Mit deutlichem Abstand steht der Abbau von Bürokratie und Regulierung an erster Stelle.

Rund 40 Prozent der antwortenden Unternehmen nennen dieses Thema als vordringlichstes Reformfeld. An zweiter Stelle folgen Steuern und Abgaben, wobei sowohl Senkungen als auch Vereinfachungen gefordert werden. Für die Bauwirtschaft sind diese Punkte von besonderer Relevanz, da langwierige Genehmigungsverfahren, hohe administrative Anforderungen und steigende Kosten Investitionen hemmen und Projekte verzögern.

Weitere häufig genannte Handlungsfelder sind der Arbeitsmarkt und die Fachkräftesicherung, die Energiepolitik sowie Investitionen in Infrastruktur und Standortbedingungen. Die Digitalisierung wird zwar seltener explizit genannt, spielt aber insbesondere im Zusammenhang mit effizienteren Verwaltungsprozessen und schnelleren Verfahren eine wichtige Rolle.

Die Ergebnisse der Umfrage zeichnen ein deutliches Bild: Die aktuelle wirtschaftspolitische Lage stellt viele Unternehmen vor erhebliche Herausforderungen. Besonders die hohe Bürokratielast und die komplexen steuerlichen Regelungen bremsen Unternehmen, die eigentlich bereit wären, zu investieren und zu expandieren. Im Bauwesen wird dies besonders spürbar – Projekte verzögern sich, Planungssicherheit fehlt, und die Leistungsfähigkeit der Verwaltungen trägt zusätzlich zur Unsicherheit bei.

„Es fehlt eine klare, verlässliche und wachstumsorientierte Wirtschaftspolitik, die Unternehmen Handlungsspielräume eröffnet und Investitionen planbar macht“, bilanziert Michael Gilka, Hauptgeschäftsführer der BVMB. „Ohne solche Rahmenbedingungen droht die Investitionsbereitschaft weiter zu schwinden – das gefährdet nicht nur einzelne Unternehmen, sondern die gesamte wirtschaftliche Dynamik in Deutschland.“

Das wirtschaftspolitische Resümee ist damit eindeutig: Bürokratieabbau, Steuervereinfachung und verlässliche, praxisnahe Regelungen sind keine Nebenthemen, sondern zentrale Voraussetzungen, um Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung und nachhaltiges Wachstum zu sichern.

Die Studie von Klaus Wohlrabe „Versetzungsfährdet? Wie Unternehmen die Wirtschaftspolitik der Bundesregierung bewerten“ ist unter www.ifo.de abrufbar.



Foto: MH/AdobeStock

Orca Group bündelt führende Softwarekompetenz für die Baubranche

31

Acht Spezialisten als Teil von LEA Partners – ein Ökosystem für digitale Bauprojekte

Mit der Orca Group entsteht ein neuer, starker Verbund etablierter Softwareunternehmen der Baubranche. Unter dem Dach der Gruppe schließen sich Acclaro, BauerSoftware, COSOBA, ISHAP, NetzWerkPlan, ORCA Software, PROJEKT PRO und SOFTTECH zusammen. Ziel ist es, die Digitalisierung von Bauprojekten über alle Phasen hinweg wirksam zu beschleunigen – mit Lösungen, die Komplexität reduzieren, Zusammenarbeit verbessern und die Menschen im Projektalltag spürbar entlasten. Die Orca Group ist Teil des Portfolios von LEA Partners.

Antwort auf die wachsende Komplexität im Bauwesen

Die wahre Komplexität von Bauprojekten ist allen in der Branche bekannt: Viele Beteiligte, unterschiedliche Datenquellen und parallele Systeme erschweren den Überblick und führen häufig zu Medienbrüchen. Hier setzt die Orca Group an und will die Grundlage schaffen für vernetzte Software, die Prozesse durchgängig unterstützt und Planung sowie Ausführung einfacher und transparenter macht.

Mit der Orca Group bringe man starke Marken und tiefes Branchenwissen zusammen. So entstehe ein leistungsfähiges Ökosystem, das digitales Arbeiten im Bauwesen einfacher und verlässlicher mache – und allen Beteiligten mehr Freiraum für das Wesentliche gebe: „Zeit für große Ideen und die Arbeit, die man gerne macht“, so Manfred Scholz, CEO der Orca Group.

Stärken erhalten – Potentiale verbinden

Die acht Unternehmen stehen seit Jahren für spezialisierte Lösungen in ihren jeweiligen Kernsegmenten. In der Gruppe bleiben diese Stärken erhalten: Produkte, Teams und Ansprechpartner bleiben wie gewohnt bestehen. Gleichzeitig bündelt die Gruppe Kompetenzen in Technologie, Datenarchitektur und Schnittstellenentwicklung, um Anwendungen enger miteinander zu verknüpfen und Innovationen schneller verfügbar zu machen.

Die Produkte der Gruppe sollen nicht nur digitalisieren, sondern mitdenken: Daten sollen nahtlos fließen, Prozesse ineinandergreifen und Teams in Projekten schneller zu guten Entscheidungen kommen. In der Orca Group verbinde man bewährte Lösungen mit neuen Ansätzen wie KI, Cloud- und Daten-Plattformen, um Anwendern Klarheit, Transparenz und Kontrolle zu ermöglichen, sagt Christian Menk, CTPO der Orca Group.

Mehr Effizienz über alle Projektphasen

Für Kundinnen und Kunden bedeutet der Zusammenschluss vor allem eins: mehr Durchgängigkeit im Projektalltag. Ob CAD, AVA, CDE/BIM, Controlling, Baustellendokumentation oder die Content-Plattform AUSSCHREIBEN.DE – die Orca Group entwickelt Software entlang der gesamten Wertschöpfungskette. So werden Arbeitsschritte nahtlos verknüpft, Abläufe effizienter gestaltet und Freiräume für Aufgaben geschaffen, die Erfahrung, Verantwortung und Kreativität verlangen. Digitalisierung versteht die Gruppe dabei als konkreten Beitrag zu Qualität sowie zu höherer Termin- und Kostensicherheit – und damit zu nachhaltigerem Bauen.

SOFTTECH feiere in diesem Jahr sein 40-jähriges Bestehen. Seit Beginn unterstütze man Architektur- und Planungsbüros sowie Handwerksbetriebe dabei, ihre Bauleistungen schnell, sicher und transparent zu realisieren. Als Teil der Orca Group führe man nun diese Geschichte fort und entwickle gemeinsam innovative Softwarelösungen für die Baubranche, resümiert Christoph Heimlich, Geschäftsführer bei der SOFTTECH GmbH.

Starkes Netzwerk für das Bauen von morgen

Mit der Orca Group entsteht damit ein Netzwerk führender Softwareanbieter, das die digitale Zukunft des Bauens aktiv gestaltet – praxisnah, integriert und konsequent am Nutzen für alle Projektbeteiligten ausgerichtet.

www.orca.group

Steuerticker II – kurz gemeldet

01 FAQ zur neuen Aktivrente

Im Rahmen der neuen Aktivrente dürfen Arbeitnehmer, die ihre Regelaltersgrenze bereits erreicht haben, seit 1. Januar 2026 bis zu 2.000 Euro pro Monat steuerfrei zur Rente dazu verdienen. Doch welche Besonderheiten sind hier zu beachten und welche steuerlichen Pflichten hat der Arbeitgeber?

UBB-Tipp: Das Bundesfinanzministerium hat unter www.bundesfinanzministerium.de Antworten auf häufig gestellte Fragen zur neuen Aktivrente veröffentlicht. Ins Suchfeld im Portal des BMF „Fragen und Antworten zur Aktivrente“ eingeben und Lösungen finden.

02 Grundsteuer-Änderungszeigen: Fristverlängerung

Haben sich Änderungen zur letzten Grundsteuererklärung ergeben, sind Immobilieneigentümer dazu verpflichtet, das Finanzamt zu informieren. Grundsätzlich müssten die Änderungsanzeigen zum 01.01.2026 wegen eingetretener Änderungen im Jahr 2025 beim Finanzamt bis zum 31. März 2026 eingereicht werden.

UBB-Tipp: Die Abgabefrist wurde jedoch bis zum 30. April 2026 verlängert (gleichlautende Erlasse der obersten Finanzbehörden der Länder v. 04.12.2025, Az. S 3243 – 2/2025 – 1).

03 Europäische Kleinunternehmerregelung: Technische Probleme

Ist ein Unternehmer beim Finanzamt als umsatzsteuerlicher Kleinunternehmer nach § 19 UStG erfasst, kann er unter bestimmten Voraussetzungen beim Bundeszentralamt für Steuern einen Antrag stellen, dass er auch im EU- bzw. EWR-Ausland als Kleinunternehmer registriert wird und somit im EU- bzw. EWR-Ausland ebenfalls von der Verpflichtung zur Abführung von Umsatzsteuern befreit ist.

UBB-Tipp: Wurden alle erforderlichen Unterlagen beim Bundeszentralamt (siehe www.bzst.de) eingereicht, kann es trotzdem passieren, dass sich die ausländische Finanzbehörde beim Kleinunternehmer meldet und die Abgabe von Umsatzmeldungen fordert. Hintergrund: Aufgrund technischer Probleme beim Bundeszentralamt kann es passiert sein, dass die Meldung des Kleinunternehmers bisher nicht an die ausländische Finanzbehörde übermittelt wurde (BZSt, online Meldung v. 04.02.2026).

Steuerfreies Gehalts- extra „Kinder- betreuungskosten“

Lohnsteuer/Einkommensteuer

Um Mitarbeiter zu motivieren, sind steuerfreie und steuerbegünstigte Gehaltsextras in der Praxis besonders beliebt. Insbesondere die Übernahme bzw. Zuschüsse von Kindergartengebühren für den Arbeitgeber für noch nicht schulpflichtige Kinder sind interessant. Solche Zahlungen sind nach § 3 Nr. 33 EStG steuerfrei.

Kombination: Sonderausgabenabzug und Arbeitgeber-Zuschuss

Der Arbeitnehmer kann Kinderbetreuungskosten unter bestimmten Voraussetzungen als Sonderausgaben nach § 10 Abs. 1 Nr. 5 EStG abziehen. Steuerlich absetzbar sind allerdings nur die Kosten, die er wirtschaftlich getragen hat. Will heißen: Von den angefallenen Kinderbetreuungskosten ist der Zuschuss des Arbeitgebers nach § 3 Nr. 33 EStG abzuziehen. Und nur der Restbetrag wirkt sich über den Sonderausgabenabzug steuersparend aus.

Beispiel: Ein Mitarbeiter zahlt für seine vierjährige Tochter an eine Kita für die Betreuung pro Jahr 4.000 Euro. Der Arbeitgeber beteiligt sich mit 1.200 Euro. Folge: Die wirtschaftlich vom Mitarbeiter getragenen Kinderbetreuungskosten betragen 2.800 Euro. Davon dürfen 80 %, also 2.240 Euro, nach § 10 Abs. 1 Nr. 5 EStG als Sonderausgaben abgezogen werden.

Nicht alle Zuschüsse des Arbeitgebers mindern den Sonderausgabenabzug

Wichtig zu wissen: Als Sonderausgaben abziehbar sind nur die reinen Kinderbetreuungskosten, nicht dagegen Kosten für die Verpflegung des Kindes während der Betreuung. Das bedeutet: Leistet der Arbeitgeber seinen Zuschuss nach § 3 Nr. 33 EStG auch für die Verpflegung des Kindes, dann mindert dieser Zuschuss den Sonderausgabenabzug beim Arbeitnehmer nicht.

Beispiel: Ein Mitarbeiter zahlt für seine vierjährige Tochter an eine Kita für die Betreuung pro Jahr 4.000 Euro. Der Arbeitgeber beteiligt sich mit 1.200 Euro. Davon entfallen aufgrund einer vertraglichen Vereinbarung 400 Euro auf die Betreuung und 800 Euro auf die Verpflegung des Kindes. Folge: Die wirtschaftlich vom Mitarbeiter getragenen Kinderbetreuungskosten betragen 3.600 Euro (Eigenkosten 4.000 Euro abzüglich Zuschuss Arbeitgeber 400 Euro). Davon dürfen 80 %, also 2.880 Euro, nach § 10 Abs. 1 Nr. 5 EStG als Sonderausgaben abgezogen werden.

UBB-Tipp

Sollte ein Arbeitnehmer also Ausgaben für die Kinderbetreuung nicht schulpflichtiger haben, macht es Sinn, dass sich der Arbeitgeber nachweislich an den Verpflegungskosten während der Kinderbetreuung beteiligt. Das sollte unbedingt im Vorhinein schriftlich fixiert werden.

GmbH & Steuern: Böse Überraschung?

Körperschaftsteuer

Gewähren sich verbundene Unternehmen im In- und Ausland gegenseitig Darlehen und kommt es zu einem Ausfall, Verzicht oder zu Währungskursverlusten, sind kritische Überprüfungen des Finanzamts vorprogrammiert. Denn schlimmstenfalls dürfen die Gewinnminderungen beim Darlehensgeber das zu versteuernde Einkommen nach § 8b Abs. 3 Satz 4 ff. KStG nicht mindern.

Ausgangsfall zur Verdeutlichung des Problems

Beispiel: Die Mutter-GmbH gewährt einer im Ausland ansässigen Tochter-GmbH ein Darlehen über 500.000 Euro (Beteiligung der M-GmbH an der T-GmbH zu 100 %). Für das Darlehen werden keine Sicherheiten vereinbart. Das Darlehen fällt wegen Zahlungsunfähigkeit der T-GmbH aus. Die M-GmbH berücksichtigt in ihrer Bilanz eine gewinnmindernde Teilwertabschreibung in Höhe von 500.000 Euro. Der Steuerbilanzgewinn der M-GmbH beträgt nach dieser Teilwertabschreibung nur noch 50.000 Euro.

	Steuerbilanzgewinn der M-GmbH nach Teilwertabschreibung	50.000 Euro
+	Außerbilanzmäßige Korrektur nach § 8b Abs. 3 Satz 4 ff. KStG	+ 500.000 Euro
=	Zu versteuerndes Einkommen der M-GmbH	550.000 Euro

Voraussetzungen für die Anwendung der Korrekturvorschrift

Die Korrekturvorschrift nach § 8b Abs. 3 Satz 4 ff. KStG kommt in diesem Beispielfall bei Ermittlung des zu versteuernden Einkommens der M-GmbH zur Anwendung, weil folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Beim Darlehensgeber und beim Darlehensnehmer handelt es sich um eine Kapitalgesellschaft.
- Es besteht eine Beteiligung der M-GmbH an der T-GmbH von mehr als 25 %.
- Aufgrund eines Darlehens oder einer darlehensähnlichen Forderung kommt es beim Darlehensgeber zu einer Gewinnminderung.

Normalerweise kann diese Korrektur noch abgewendet werden, wenn nachgewiesen wird, dass auch andere - nicht verbundene - Darlehensgeber eine Gewinnminderung aus dem Darlehensausfall erlitten haben. Doch nach Auffassung der Finanzverwaltung kann dieser Fremdvergleich nicht geführt werden, weil das Darlehen unbesichert und deshalb im Sinne dieser Vorschrift per se fremdüblich ist.

Besonderheit bei Fremdwährungsverlusten

Diese Einkommenskorrektur nach § 8b Abs. 3 Satz 4 ff. KStG ist übrigens auch anwendbar, wenn ein Darlehen in fremder Währung an ein verbundenes Unternehmen gegeben wurde und wegen Währungskursverlusten am Ende der Darlehenslaufzeit nur ein Teil des ursprünglichen Darlehensbetrags zurückgezahlt wird.

Beispiel: Die M-GmbH gewährt der T-GmbH (Beteiligung 100 %) ein Fremdwährungsdarlehen in Höhe von 500.000 Euro, das endfällig ist. Zum Fälligkeitsdatum ist das Darlehen aufgrund von Währungskursverlusten nur noch 450.000 Euro wert. Folge: In Höhe des gewinnmindernden Fremdwährungsverlusts kommt es zumindest in der Vergangenheit zu einer Einkommenskorrektur bei der M-GmbH in Höhe von 50.000 Euro.

Keine Korrektur mehr für Fremdwährungsverluste ab 01.01.2022

Gute Nachricht: Diese überraschende Einkommenskorrektur wegen Fremdwährungskursverlusten im Zusammenhang mit einer Darlehensgewährung bzw. mit einer darlehensähnlichen Forderung (z. B. Verrechnungskonto) kommt nur noch für bis zum 31. Dezember 2021 erlittene Fremdwährungsverluste in Betracht. Aufgrund einer Gesetzesänderung sind Korrekturen wegen Fremdwährungsverluste ab 2022 aufgrund von § 8b Abs. 3 Satz 4 ff. KStG tabu.

Keine Korrektur wegen Absicherung des Währungs-kursrisikos?

Kommt es für die Vergangenheit zu Streitigkeiten mit dem Finanzamt im Zusammenhang mit Fremdwährungsverlusten aus Darlehenshingaben, stellt sich die Frage, ob eine Korrektur verhindert werden kann, wenn das Währungsrisiko abgesichert wurde. Antwort der Finanzverwaltung: Nein. Das Darlehen ist wegen der fehlenden Besicherung per se fremdüblich im Sinne dieser Korrekturvorschrift. Nur die Absicherung des Währungskursrisikos kann die Korrektur nicht verhindern.

Dienstwagen: Unfall auf Privatfahrt

Lohnsteuer

Darf ein Arbeitnehmer einen Dienstwagen seines Arbeitgebers auch privat nutzen, muss er dafür einen geldwerten Vorteil versteuern. Doch was passiert lohnsteuerlich, wenn der Arbeitnehmer mit diesem Dienstwagen einen Unfall auf einer Privatfahrt verursacht und der Arbeitgeber die Reparaturkosten übernimmt?

Antwort: In diesem Fall ist die kaum bekannte Regelung in Richtlinie 8.1 Abs. 9 Nr. 2 Satz 12 Lohnsteuerrichtlinien zu beachten. Danach gilt Folgendes:

- 1 %-Regelung: Unfallkosten bis zu 1.000 Euro sind durch den geldwerten Vorteil für die Privatnutzung im Rahmen der 1 %-Regelung abgegolten. Es muss also kein weiterer geldwerter Vorteil versteuert werden.
- Fahrtenbuchmethode: Betragen die Unfallkosten nach Abzug der Versicherung einschließlich Umsatzsteuer nicht mehr als 1.000 Euro, dann müssen die durch den Arbeitgeber übernommenen Unfallkosten den Gesamtkosten des Fahrzeugs nicht hinzugerechnet werden.



Bild 1: Der L 566 H ist der erste Prototyp eines Liebherr-Großradladers mit Wasserstoffmotor.

Liebherr, MAN und Daimler Truck zeigen Baustelle der Zukunft

Emissionsarm durch Wasserstoff

In einem Kieswerk in München belädt ein Liebherr-Großradlader Baustellenfahrzeuge von MAN und Daimler Truck. Was auf den ersten Blick wie ein gewöhnlicher Arbeitseinsatz wirkt, ist in Wahrheit ein Meilenstein: Alle drei Maschinen sind mit Wasserstoffmotoren ausgestattet, die weitgehend CO₂-frei arbeiten und neue Maßstäbe für eine nachhaltige Baustellenlogistik setzen.

Der Einsatz ist ein Blick in die Zukunft und zugleich ein Beweis dafür, dass emissionsarme Baustellen bereits heute möglich sind. Damit daraus gelebte Praxis wird, braucht es ein flächendeckendes H₂-Infrastrukturnetz. Der gemeinsame Einsatz der verschiedenen europäischen Hersteller beweist: Mit engagierten Kooperationen und der Nutzung von Synergien lässt sich die Entwicklung klimafreundlicher Technologien proaktiv vorantreiben.

Der Einsatz im Kieswerk zeigt eindrucksvoll: Wasserstoffantriebe stehen ihren dieselbetriebenen Pendanten in nichts nach. Der L 566 H von Liebherr – der erste Prototyp eines Großradladers mit Liebherr-Wasserstoffmotor – arbeitet Seite an Seite mit dem Kleinserien-Truck MAN hTGX und einem Entwicklungsträger auf Basis eines Mercedes-Benz Arocs von Daimler Truck. Alle drei Fahrzeuge bewältigen anspruchsvolle Aufgaben im Erdbewegungsbereich und beim Materialtransport – emissionsarm und zuverlässig.

Die Allianz Wasserstoffmotor, eine branchenübergreifende Interessensvertretung mit Sitz in Karlsruhe (Deutschland) ermöglichte den gemeinsamen Einsatz. In der Gestaltung einer emissionsarmen Mobilität nimmt Wasserstoff eine Schlüsselrolle ein – insbesondere bei schweren Maschinen mit hohem Energiebedarf.

Der Großradlader L 566 H beschickt Anlagen mit Gesteinsmaterial und belädt Lkws. „Das Besondere ist, dass unser Radlader genau gleich eingesetzt werden kann wie eine konventionelle Dieselmachine. Es ist keine spezielle Einsatzplanung notwendig, da der Radlader die ganze Schicht durchhält und danach mit einer Schnellbetankung von 10 - 15 Minuten wieder einsatzfähig ist“, erklärt Hans Knapp, Leiter der Abteilung Vorentwicklung und Antriebstechnik bei der Liebherr-Werk Bischofshofen GmbH. Liebherr hat im Sommer 2024 in Bischofshofen (Österreich) den Prototyp sowie eine neue, werkseigene Wasserstofftankstelle erstmals einem Fachpublikum vorgestellt. Danach folgte die Präsentation des Radladers auf der Weltleitmesse Bauma 2025. Der L 566 H ist einer von mehreren wasserstoffbetriebenen Radladern dieses Typs, den Liebherr bei verschiedenen Kunden testet.



Bild 2: In einem Kieswerk bei München belädt der mit Wasserstoff betriebene Radlader effizient und leistungsstark einen H₂-Lkw.

Fotos: Liebherr

Wasserstoff: Energieträger für Arbeitsmaschinen und anspruchsvolle Anwendungen

Liebherr verfolgt einen technologieoffenen Ansatz. Der Wasserstoffantrieb überzeugt aufgrund seiner robusten Komponenten und Speicherfähigkeit insbesondere bei schweren, anspruchsvollen Einsätzen und hohen Reichweiten. Zu diesen Ergebnissen kam auch das Entwicklungsteam der Liebherr-Werk Bischofshofen GmbH. Nach umfangreichen Studien wurde Wasserstoff als optimale Alternative zum Dieselantrieb identifiziert, um schwere Fahrzeuge mit hohen Energiebedarfen emissionsarm zu betreiben. Wasserstoffmotoren ermöglichen – beim Einsatz von grünem Wasserstoff – einen weitgehend CO₂-freien Betrieb mit äußerst geringen Stickoxidemissionen und überzeugen zugleich durch einen hohen Wirkungsgrad.

Gemeinsam für eine emissionsarme Zukunft

Der Testeinsatz im Kieswerk zeigt: Emissionsarme Baustellen sind keine ferne Vision, sondern bereits heute möglich. Die europäischen Hersteller Liebherr, MAN, Daimler Truck und die Allianz Wasserstoffmotor demonstrieren, wie Wasserstoff als praktikabler und weitgehend CO₂-freier Energieträger durch engagierte Kooperation und gezielte Nutzung von Synergien in den realen Baustellenbetrieb gebracht werden kann. Damit Wasserstoff in Zukunft sein volles Potenzial entfalten kann, braucht es in Europa ein flächendeckendes Transportnetz und einen fairen Wasserstoffpreis, wie es im asiatischen Raum bereits konsequent verfolgt wird.

www.liebherr.com

Weycor von Atlas Weyhausen

55 Jahre Radladerkompetenz mit Weitblick



Bild 1: Zentraler Meilenstein für Weycor: Die neue 3er-Serie in der 2,5- bis 3,5-t-Klasse

Die Bauwirtschaft steht vor einem Jahr der bewussten Entscheidungen. Investitionen werden genauer geprüft, Projekte präziser kalkuliert, Maschinen nicht mehr aus Gewohnheit, sondern aus Überzeugung gekauft. In einem Umfeld steigender Kosten, volatiler Märkte und wachsender Anforderungen an Effizienz gewinnen Verlässlichkeit, Spezialisierung und Investitionssicherheit an strategischer Bedeutung.

Für Atlas Weyhausen war 2025 dabei mehr als ein Jubiläumsjahr. 55 Jahre Radladerbau am Standort Wildeshausen stehen für Kontinuität – und für eine klare unternehmerische Haltung. Was 1970 mit der konsequenten Fokussierung auf eine Produktkategorie begann, ist heute ein klarer Wettbewerbsvorteil. Während viele Hersteller als globale Fullliner auftreten, bleibt Atlas Weyhausen mit der Marke Weycor bewusst Spezialist. Radlader sind kein ergänzendes Portfolioelement – sie sind Kernkompetenz.

Kernkompetenz Radlader

„Wir bauen seit 55 Jahren Radlader. Diese Konsequenz ist heute wichtiger denn je. Spezialisierung bedeutet für uns: keine Kompromisse, sondern volle Konzentration auf Qualität, Effizienz und Praxistauglichkeit“, sagt Geschäftsführer Marc Bockelmann. Gerade für Bauunternehmer ist dieser Fokus entscheidend. Denn wer täglich im harten Einsatz arbeitet, braucht Maschinen, die funktionieren – wirtschaftlich, zuverlässig und kalkulierbar. Ein Radlader ist kein kurzfristiger Kostenfaktor, sondern ein produktiver Bestandteil der Wertschöpfung. Stillstand kostet Geld. Unklare Serviceprozesse kosten Zeit. Technische Kompromisse kosten Marge.



Bild 2: Marc Bockelmann (CEO) bei der Vorführung der neuen Weycor 3er Serie auf der bauma 2025

Foto: Weycor

Spektrum von 2,5 bis 16 t

Unter der Marke Weycor deckt Atlas Weyhausen heute ein Spektrum von 2,5 bis 16 t Einsatzgewicht ab – vom kompakten Baustellenradlader für innerstädtische Einsätze bis zur leistungsstarken Maschine für anspruchsvollen Materialumschlag. Für Bauunternehmen bedeutet das: skalierbare Lösungen aus einer Hand, abgestimmt auf unterschiedliche Projektgrößen und Einsatzbedingungen. Ein zentraler Meilenstein ist die neue 3er-Serie in der 2,5- bis 3,5-t-Klasse. Schon im zweiten Quartal startet die Dieselsversion, ab dem dritten Quartal folgt die vollelektrische Variante. Diese Baureihe ist eine wirtschaftliche Antwort auf veränderte Anforderungen: emissionsarme Baustellen, Lärmschutzaufgaben, innerstädtische Verdichtung – bei gleichzeitigem Druck auf Produktivität und Betriebskosten. Kompakt, trailerbar, leistungsstark und mit bis zu acht Stunden Batterielaufzeit bei Dauerbetrieb in der E-Version eröffnet sie neue Einsatzmöglichkeiten ohne Abstriche bei Leistungsfähigkeit und Robustheit.

Technologischer Impulsgeber

Auch technologisch bleibt der Anspruch klar auf Mehrwert ausgerichtet. Seit der Einführung des Hydrostat-Antriebs 1975 gilt Atlas Weyhausen als technologischer Impulsgeber. Heute stehen intelligente Antriebskonzepte, feinfühliges Hydraulik, optimierte Bedienergonomie und langlebige Konstruktion im Mittelpunkt. Ein gutes Zusammenspiel und ein perfekt abgestimmtes Konzept. Elektronisch gesteuerte Systeme ermöglichen eine präzisere Abstimmung zwischen Motor, Fahrtrieb und Hydraulik – mit dem Ziel, Kraftstoffverbrauch zu senken, Verschleiß zu reduzieren und die Produktivität zu steigern. Für den Anwender bedeutet das: ruhigeres Fahrverhalten, präzisere Steuerung, weniger Ermüdung und gleichzeitig geringere Betriebskosten – also effizienter arbeiten bei

maximaler Kontrolle. „Innovation ist für uns kein Selbstzweck. Sie muss sich im Alltag rechnen – durch geringere Betriebskosten, höhere Effizienz und verlässliche Performance“, so Marc Bockelmann.

Erfolgsfaktor Standortstärke

Ein weiterer Stabilitätsfaktor ist die Produktionsstrategie. Entwicklung, Qualitätssicherung und zentrale Fertigungsschritte erfolgen am Standort Wildeshausen. Ergänzt wird dies durch internationale Beschaffungs- und Fertigungsstrukturen, die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit sichern. Globaler Wettbewerb ist Realität – doch Standortstärke bleibt ein zentraler Erfolgsfaktor. Qualität „Made in Germany“ ist für Atlas Weyhausen kein Imageargument, sondern ein Leistungsversprechen, an dem sich das Unternehmen jeden Tag selbst misst. Gerade in einer Phase zurückhaltender Investitionen zeigt sich, worauf es Bauunternehmern ankommt: wertstabile und vor allem preiswerte Maschinen, kalkulierbare Betriebskosten und verlässlicher Service. Langlebigkeit, robuste Bauweise und hohe Wiederverkaufswerte sind wirtschaftliche Parameter in jeder Investitionsrechnung. Das 55-jährige Jubiläum versteht Atlas Weyhausen daher nicht als Rückblick, sondern als Verpflichtung. Verpflichtung, technologische Tiefe weiter auszubauen. Verpflichtung, partnerschaftlich mit Händlern und Kunden zusammenzuarbeiten. Und Verpflichtung, Lösungen zu entwickeln, die Bauunternehmen echte Planungssicherheit geben. Getragen vom Anspruch, Macher zu sein – für Macher, die die Welt von morgen gestalten. 2026 wird vermutlich kein Jahr der schnellen Euphorie, aber eines der Professionalität. Wer klar kalkuliert, präzise investiert und auf belastbare Technik setzt, wird erfolgreich bleiben. Atlas Weyhausen positioniert sich genau hier: mit Spezialisierung, technologischer Substanz und dem klaren Anspruch, Radlader zu bauen, die im täglichen Einsatz überzeugen – wirtschaftlich, technisch und langfristig stabil.

www.weycor.de



Foto: iStock/AdobeStock

Bindeglied zwischen Mensch und Maschine

Touchpads für Digitalisierung, Ergonomie und Sicherheit im Fahrerhaus

Schalter, Tasten, Hebel: Früher bewegten sich ohne sie keine Bagger, Radlader oder Raupen. Längst hat sich jedoch die Art und Weise verändert, wie Fahrer mit ihren Arbeitsgeräten per Wischbewegung interagieren, seitdem Touchscreen-Monitore das Nonplusultra in der Kabine geworden sind und sich die Bedienlogik von Smartphones bei der Steuerung von Fahrzeugen durchgesetzt hat.

Durch Touchpads wird die Maschinenbedienung sicherer und benutzerfreundlicher, indem sich darüber zentrale Maschinenfunktionen, Arbeitsmodi und Assistenzsysteme auf einen Blick erfassen und einstellen lassen. Gleichzeitig ermöglichen Touchpads eine individuell anpassbare Benutzeroberfläche, ausgerichtet auf verschiedene Fahrerprofile. Touchpads sind keine Erfindung aus diesem Jahrhundert. Vorreiter für sie war die Automobilindustrie, auch wenn die Technik eher an eine Requisite aus einem der ersten Star-Wars-Filme erinnerte. Ein erstes Touchscreen-Display führte General Motors bereits 1986 bei der Marke Buick Riviera ein. Bis zum herstellerübergreifenden Durchbruch vergingen dann aber über 20 Jahre. Auslöser war dann das iPhone, das einen neuen Standard setzte.

Caterpillar begann mit der Einführung in Baumaschinen im Vergleich dazu relativ spät. Mit der Einführung der neuen Generation von Baumaschinen erhielten Bagger wie der Cat 320 und Cat 323 ein neues Interface zwischen Fahrer und Maschine für den Zugriff auf Funktionen wie Assistenzsysteme. Damit ersetzte erstmals ein Touchdisplay nahezu alle physischen Schalter. Über den Bildschirm steuert der Fahrer nicht nur die Maschinenparameter, sondern auch die integrierten Assistenzsysteme wie Grade Control oder Payload.

Moderne Touchpads sind häufig multifunktional – sie kombinieren Maschinensteuerung und Kameraansichten in einem System. So muss der Fahrer seltener zwischen Anzeigen wechseln. Außerdem kann jeder Fahrer sein persönliches Profil hinterlegen – inklusive Sprache, Sitz- und Spiegelposition, Kameraperspektiven oder Hydraulikeinstellungen. Umgekehrt kann eine Baumaschine an verschiedene Bediener angepasst werden. So wird sich ein Fahrer in jeder Maschine sofort wie „zu Hause“ fühlen, selbst wenn häufig ein Wechsel des Arbeitsplatzes erfolgt. Dennoch bleibt die

Ablenkungsgefahr ein zentrales Thema. Klare Anzeigen-Layouts und große Schaltflächen schaffen Abhilfe. Um diese Gefahr auf ein Minimum zu reduzieren, lassen sich häufig benötigte Funktionen als Favoriten oder per Schnellzugriff anlegen.

Touchpads sind die Schnittstelle zwischen Mensch, Maschine sowie Datenwelt und damit eine Steuerzentrale für alle digitalen Systeme. Über sie laufen Informationen aus Telematik-Systemen, GPS-Steuerungen oder Flottenmanagement-Software zusammen und tragen dazu bei, dass Fahrerkabinen als Cockpit-Steuerzentralen fungieren. So können Maschinenführer nicht nur den Status sowie Leistungsdaten abrufen, sondern aktiv in den digitalen Workflow eingreifen und den Baufortschritt dokumentieren – alles direkt von der Kabine. Die Kombination aus intuitiver Bedienung, robuster Hardware und digitaler Vernetzung macht die neuen Cat Maschinen zu effizienten, intelligenten Arbeitswerkzeugen. In Zukunft werden Touchpads noch stärker in vernetzte Systeme eingebunden sein, die den gesamten Bauprozess digital abbilden – von der Planung bis zur Abrechnung. Möglich, dass KI die Entwicklung von Sprach- und Gestensteuerung von Baumaschinen antreibt. Noch bleibt jedoch das Touchpad das zentrale Bindeglied zwischen Mensch und Maschine.

www.zeppelin-cat.de



Foto: Caterpillar

Das Touchpad wurde darauf ausgerichtet, Arbeitswerkzeuge für den Fahrer einfach zu erkennen und auszuwählen.

Redaktion und Beirat

Chefredakteur UBB



Prof. Dr. jur. Günther Schalk

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht (TOPJUS Rechtsanwälte München - Ingolstadt - Schrobenhausen - Pfaffenhofen); Honorarprofessor für Bau-, Vergabe- und Umweltrecht an der Technischen Hochschule Deggendorf (THD); Lehrbeauftragter für Bau-, Vergabe-, Baugrund- und Tiefbau-recht an der TU Hamburg; Redakteur und ausgebildeter Sprecher für Hörfunk und Fernsehen; Direktor der Akademie für Baumanagement an der TH Deggendorf; Mitglied des Bayerischen Verfassungsgerichtshofs; Landesjustiziar des Bayerischen Roten Kreuzes; zahlreiche Fachveröffentlichungen

Fachbeirat



Dirk Stauf

Geschäftsführer/Recht in der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB); Rechtsanwalt bei Schwager · Kromik · Stauf - Rechtsanwälte; Leiter des Arbeitskreises Recht und Mitglied des Berater-Teams der BVMB; Mitglied im DAV, im Verein Ökonomie im Unterricht e.V. sowie im Gesprächskreis Auftragsvergabe GKAV (BMVI, DB AG und Bauverbände); Seminar- und Referententätigkeit, Veröffentlichungen



Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Johannink

Inhaber des Instituts für Nachtragsmanagement, Abrechnung und Baubetriebsberatung (INA BAU); Geschäftsführer des Deutschen Verbands für Lärmschutz an Verkehrswegen e.V. (DVLV); Mitglied des Beraterteams Bau der BVMB e.V.; Arbeitsschwerpunkte: Baubetriebsberatung, Bausoftwareentwicklung für Nachtragsmanagement, Baubetriebliche Stellungnahmen und Gutachten, Mediation im Bauwesen, Seminare und Schulungen



Prof. Dr.-Ing. Alexander Malkwitz

Leiter des Instituts für Baubetrieb und Baumanagement an der Universität Duisburg Essen, öffentlich bestellter und vereidigter Gutachter für Baupreisermittlung und Abrechnung im Hoch- und Ingenieurbau sowie Bauablaufstörungen, Berater für Industrieunternehmen: Schwerpunkte sind Optimierung von projektorientierten Geschäften, Unterstützung und gutachterliche Bewertung von Forderungen und Baupreisermittlungen, Betreuung von Merger und Akquisitionsvorhaben, zahlreiche Veröffentlichungen

Impressum

Der UnternehmerBrief Bauwirtschaft veröffentlicht in der Regel monatlich die aktuellsten Informationen zu den Themen Steuern, Recht und Unternehmensführung. Praxisnah werden bauspezifische Urteile und Entscheidungen von juristisch und kaufmännisch versierten Autoren zusammengefasst.

Die im UnternehmerBrief Bauwirtschaft veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, insbesondere das des Nachdrucks und der Übersetzung in andere Sprachen, vorbehalten. Kein Teil des UnternehmerBrief Bauwirtschaft darf ohne vorherige Zustimmung des Verlages gewerblich als Kopie vervielfältigt, in elektronische Datenbanken aufgenommen oder auf CD-ROM vervielfältigt werden. Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen in erster Linie die persönliche Meinung der Verfasserin oder des Verfassers dar. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotografien übernimmt der Verlag keine Haftung.

UnternehmerBrief Bauwirtschaft

© 2026 Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.

Zitiervorschlag:

„Autor*in, Beitragstitel, in: UnternehmerBrief Bauwirtschaft, Jahrgang, Monat, Heft Nr., Jahr, Bonn, Seite.“

Eigenverlag:

Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.
Königswinterer Straße 329, 53227 Bonn

Tel. +49 (0)228 911850

info@bvmb.de

www.bvmb.de

Hauptgeschäftsführer: Michael Gilka, Dipl. Betriebswirt

Eingetragen im Vereinsregister Bonn Nr. 3079 sowie im Lobbyregister Nr. R001874

Chefredakteur (Baustelle, Baubetrieb, Baurecht, Steuerrecht) Redaktion v. i. S. d. P.:

Prof. Dr. jur. Günther Schalk / Schrobenhausen / schalk@topjus.de

Redakteur:

Dr. Burkhard Talebitari / Berlin / unternehmerbrief.bauwirtschaft@bvmb.de

Satz & Grafik:

Sarah Stern / Bonn

Anzeigen:

Anzeigenanfragen bitte per E-Mail an unternehmerbrief.bauwirtschaft@bvmb.de.

Für Mitglieder der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) und des Deutschen Verbandes für Lärmschutz an Verkehrswegen e.V. (DVLV) ist der Bezug dieser Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Bei Fragen wenden sich die Mitglieder bitte an: Florian Gerz, BVMB e.V., Bonn;
Tel. 0228 91185-29; florian.gerz@bvmb.de

Druck: Offsetdruck, Klammerheftung, Gedruckt auf säurefreiem Papier.

ISSN (Print) 1866-9328

ISSN (Online) 3053-0814

UBB BAUBETRIEB
BAURECHT
BAUTECHNIK
BAUSTELLE





*Deutscher Verband für Lärmschutz
an Verkehrswegen e. V.*



Wir schützen Lebensräume.

DVLV e.V. | Königswinterer Str. 329 | 53227 Bonn | 0228 964 977 55 | www.dvlv.de



IHR EXPERTE FÜR LEISTUNGSSTARKE
WORKWEAR VON KOPF BIS FUSS



Eigenes
Logo
hochladen!



Druck & Stick - ab 1 Stück
jetzt online gestalten:

strauss.de/mydesign

Bestellen Sie jetzt zu

BVMB-SONDERKONDITIONEN



Anfrage@strauss.de



strauss.de



Workwearstore
Frankfurter Straße 104 - 108
63599 Biebergemünd